

KLIMA-MARSHALLPLAN

Der sozialdemokratische Plan für eine sozialverträgliche Umsetzung des Pariser Klimaabkommens

Rede von Beat Jans, Nationalrat SP BS

Seit über 15 Jahren ist es für alle klar, die es wissen wollen: Die masslose Verbrennung von Öl, Gas und Kohle führt uns in die Klimakatastrophe. Spätestens seit dem letzten Bericht des Weltklimarats IPCC weiss man auch, was zu tun wäre, um zu verhindern, dass das Klima gänzlich aus den Fugen gerät. Die Welt muss die globale Erwärmung auf 1.5 °C begrenzen (im Jahr 2100, im Vergleich zur vorindustriellen Zeit), indem sie die CO₂-Emissionen bis 2050 auf netto Null senkt. Die 1.5 Grad sind nicht als Wohlfühl-Kriterium zu verstehen, sondern als kritische Marke. Eine weitergehende Erwärmung des Weltklimas würde gemäss aktuellen Studien die Wahrscheinlichkeit von unumkehrbaren Zerstörungen der Ökosysteme massiv erhöhen¹.

Selbst Konservative wie Angela Merkel haben die Signale verstanden. «Jetzt ist Fertig mit Pillepalle» hat sie im Frühsommer in diesem Zusammenhang gesagt. Wir brauchen grosse Würfe, und zwar jetzt.

Um ihren Teil zur Lösung dieser gewaltigen Herausforderung für die Menschheit zu leisten, muss die Schweiz möglichst rasch fossilfrei werden. Kann die Schweiz das? - Ja, sie kann!

Wir stehen nicht zum ersten Mal vor grossen Herausforderungen. Denken wir an den Aufbau unseres Bahnnetzes und die Schaffung der SBB. Denken wir an den Aufbau der Wasserkraft. Die Schweiz wird weltweit für ihren öffentlichen Verkehr und ihre Kraftwerke bewundert – zu Recht. Das hervorragend funktionierende Bahnnetz und die leistungsstarke, von fossilen Brennstoffen unabhängigen Stromversorgung hat wesentlich zu unserem wirtschaftlichen Erfolg beigetragen. Möglich war das, weil die Politik die Zukunft des Landes nicht ominösen Marktkräften überlassen wollte, sondern selber in die Hand nahm. Mit grossem Pioniergeist und Gestaltungswillen plante und finanzierte sie die Infrastruktur und behielt sie unter Kontrolle der öffentlichen Hand. Demokratisch und selbstbestimmt stellte sich die Schweiz Anfang des letzten Jahrhunderts den Herausforderungen der Zukunft. Das war ihr Erfolgsrezept. Wenn sie darauf baut, kann sie auch den Fossilausstieg meistern. Sie kann ihre Mobilität, ihre Wärmeversorgung und ihre Wirtschaft mit eigener erneuerbarer Energie betreiben. Die Technik dazu ist vorhanden. Es braucht aber grosse Investitionen für den Umbau und vor allem den politischen Willen dazu.

Für die SP ist das kein neues Thema. Die globale Klimaerhitzung ist seit über 30 Jahren Fakt. Wer der Wissenschaft zuhört, sollte mittlerweile verstanden haben, dass Naturkatastrophen, Desertifikation, das Abschmelzen der Polkappen und Gletscher und der Anstieg des Meeresspiegels weitergehen und sogar noch zunehmen werden, wenn die Menschheit nicht möglichst rasch aufhört, Öl, Erdgas und Kohle zu verbrennen.

1 <https://www.ipcc.ch/sr15/chapter/spm/>

Darum haben SP-Politiker schon vor 30 Jahren die Energiewende gefordert. Mitte der 1990er Jahre schrieb die SP den ökologischen Umbau prominent in ihr Wirtschaftskonzept. 2008 präsentierte die SP ein Positionspaper mit dem Titel «Schweiz erneuerbar. Unterwegs zur Vollversorgung mit erneuerbaren Energien.». 2011 reichte sie die Cleantech-Initiative ein, eine Volksinitiative der SP, die zum Ziel hatte, dass Strom aus Sonne, Wind und Biomasse stärker gefördert werden. Die Realität ist aber, dass die SP mit ihren zukunftsweisenden Konzepten immer wieder an der Mehrheit von FDP, SVP und teilweise auch der CVP, im Parlament gescheitert ist. Wir geben aber nicht auf, denn wir sind es unseren Kindern schuldig, alles zu tun, was in unserer Macht liegt, um die Klimaüberhitzung zu bremsen. Darum haben wir jetzt ein grosses Investitionsprogramm, den sogenannten «Marshallplan für das Klima» ausgearbeitet der aufzeigt, wie die Schweiz rechtzeitig und völlig sozialverträglich aus der Ölfalle herausfindet. Der Name ist bewusst angelehnt an das grosse Konjunkturprogramm der USA nach dem Zweiten Weltkrieg mit dem Ziel, (West-)europa schnellstmöglich wieder aufzubauen.

Der Marshallplan ist die Umsetzung des Positionspapiers, das die Delegiertenversammlung vor über einem Jahr in Lausanne – notabene vor dem heissen Sommer - verabschiedet hatte. Wir haben die nationale DV im Juni 2018 der Klimapolitik gewidmet. Keine einzige Zeitung hatte damals über unsere Beschlüsse berichtet. Ein Jahr später lautete die Headline des Tages-Anzeigers zum Marshallplan: «Die SP entdeckt den Klimaschutz.» Offenbar ist auch einigen Journalistinnen und Journalisten nicht bewusst, dass die SP die Partei der konkreten Lösungen in der Klimafrage ist.

Unsere Ideen sind alle nicht neu, aber sie sind konkret ausformuliert und durchgerechnet. Der Marshallplan ist ein Paket von 40 politischen Massnahmen. Ich werde hier die wichtigsten Stossrichtungen aufzuzeigen und begründen. Er deckt alle Bereiche von Industrie über Landwirtschaft bis hin zum Flugverkehr ab. Im Zentrum – und das unterscheidet ihn von der bisherigen Debatte – steht nicht einfach nur eine CO₂-Bepreisung, sondern ein riesiges Investitionsprogramm, das mit Steuermitteln finanziert werden soll. Diese Investitionen werden sich, das ist unsere volle Überzeugung, volkswirtschaftlich auszahlen. Und sie sind entgegen der unqualifizierten Unkenrufe der SVP auch aus sozialer Sicht von Vorteil. Die tieferen Einkommen und der Mittelstand werden davon profitieren, was ich am Ende dieses Referats noch aufzeigen werde.

Für die SP ist klar, dass die Schweizer Klimapolitik auf drei Achsen fahren muss:

- Aussenpolitik: Die Schweiz muss ihre internationalen Bemühungen für den Schutz des Planeten erhöhen
- Finanzmarktregulierung: Der Finanzplatz muss auf die Klimaziele von Paris ausgerichtet werden
- Klima- und Umweltpolitik im klassischen Sinn, mit dem Ziel, die CO₂-Emissionen der Schweiz möglichst rasch, aber spätestens bis zum Jahr 2050 auf Null zu senken

1. Aussenpolitik

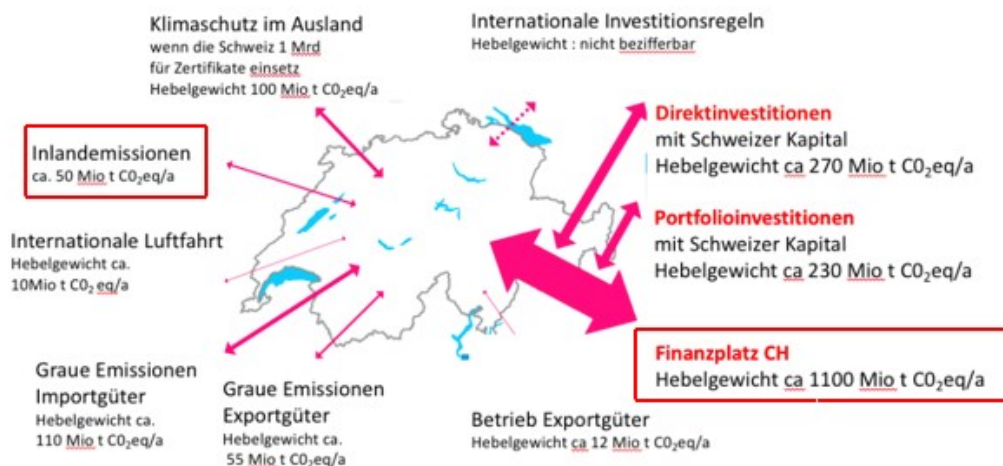
Die Schweiz soll ihre diplomatischen Bemühungen verstärken. Sie soll sich für eine globale Besteuerung von Klimagasen auch beim Fliegen engagieren, die Entwicklungszusammenarbeit mit Ländern stärken, die den Ausstieg aus der Stromproduktion aus Kohle-, Öl- und Gaskraftwerken fördern und sich gegen die Waldzerstörung und für Aufforstung einsetzen.

Wir verlangen konkret, dass der Bund mit 600 Mio. Fr. pro Jahr den ärmsten Ländern hilft, ihre Emissionen zu verringern. Das Klimaabkommen verlangt, dass die reichen Länder von 2020 bis 2025 pro Jahr total 100 Mia. US-Dollar für die Südländer bereitstellen. Selbstverständlich muss die reiche Schweiz ihren Beitrag dazu leisten.

2. Finanzmarktregulierung

Gerade weil die Stabilisierung des Klimas nur funktioniert, wenn die ganze Welt sich der Herausforderung stellt, spielt der Schweizer Finanzplatz eine zentrale Rolle. Er ist weltweit der grösste Vermögensverwalter² (siehe Folie 1)

Der Finanzplatz ist der grösste Klima-Treiber



Die Anlage dieser Vermögen tragen zur Zeit wesentlich zur Klimazerstörung bei. Die Emissionen, die damit verbunden sind sind 20 mal so hoch wie der gesamte Treibhausgasausstoss der Schweiz. Dieses investierte Kapital unterstützt eine globale Erwärmung von 4-6 Grad.

Die SP fordert in ihrem Positionspapier denn auch Transparenz und einen verbindlichen Absenkpfad der in Kohlenstoff gebundenen Geldanlagen und Investitionen. Kredite für Firmen und Projekte, die in die Exploration von neuen

² <https://www2.deloitte.com/ch/de/pages/financial-services/articles/the-deloitte-wealth-management-centre-ranking-2018.html>

fossilen Brennstoffquellen oder in Kohlekraftwerke investieren, wollen wir ab ganz 2030 verbieten.

3. Umweltpolitik in der Schweiz :

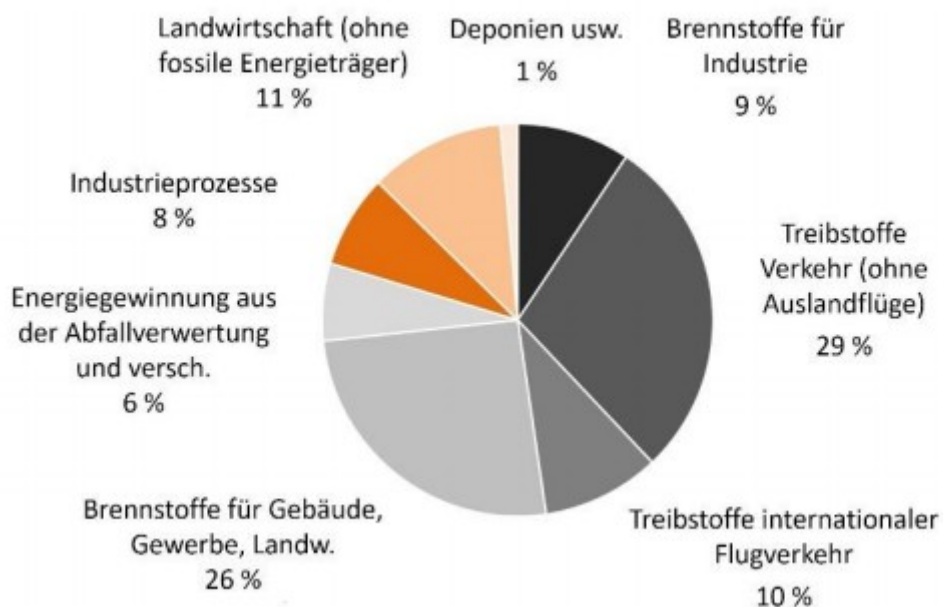
Doch nun zum dritten Bereich, dem Kern des Marshallplans, der eine fossilfreie Schweiz zum Ziel hat.

Den Begriff Marshallplan hat Christian Levrat übrigens in einem Zeitungsinterview spontan erfunden. Ich fragte ihn, ob diese an Krieg erinnernde Rhetorik wirklich sinnvoll sei, ob die Begriffe Klimaoffensive oder Investitionsprogramm nicht besser wären. Er wehrte sich und sagte, der Begriff Marshallplan sei nicht Kriegs- sondern Nachkriegsrhetorik und es ging beim Marshallplan um einen globalen solidarischen Akt zum Neuaufbau von Infrastruktur. Früher wie heute.

Jedenfalls schaffte es dieser Begriff sofort auf die Titelseiten der Medien, hat sich etabliert und wird jetzt mit der Klimapolitik der SP verbunden. Letzte Woche war ich bei der UBS, um mit ihren Vertretern über klimafreundliche Finanzen zu sprechen. Diese Leute sprachen unablässig vom Marshallplan. Offenbar bewegt dieser Begriff etwas, zumindest in den Köpfen.

Was beinhaltet er? Wie wird die Schweiz fossilfrei? Wie wird die Schweiz klimaneutral? Wichtig ist, dass wir uns an den grossen Potentialen orientieren. (Folie 2)

Treibhausgasemissionen der Schweiz 2016: Anteil in CO₂-Äquivalenten



Verkehr und Gebäude sind die grossen Emittenten. Die öffentliche Debatte dreht sich im Moment vor allem über eine Flugticketabgabe. Die SP unterstützt diese zwar, aber wir dürfen uns dabei nichts vormachen. Wenn die Flugticketabgabe es schaffen sollte, den Flugverkehr um 10% zu senken, was sehr anspruchsvoll ist, dann haben wir erst ein Prozent der Schweizer Direktmissionen eingespart. Es

gibt Bereiche mit viel grösseren kurzfristig realisierbaren Potentialen, zum Beispiel den Strassenverkehr.

3.1 Verkehr

Die SP verlangt.

- Dass ab spätestens 2035 keine neuen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren mehr zugelassen werden
- Jährlich 200 Mio. Fr. Investitionshilfen für die **Elektrifizierung von Fahrzeugflotten** (Taxi, Lieferwagen, Busse, Carsharing, Schiffe und Schwerverkehr)
- 100 Mio. Fr. Unterstützung der Investitionen in die öffentliche und private **Ladeinfrastruktur**, inklusive öV-Busse
- Die Abschaffung der «Lex Zürichberg» (Schweizer Ausnahmen in Sachen Emissionsgrenzwerten für Autos und Lieferwagen gegenüber den EU-Regelungen)
- Mieter sollen das Recht haben, ein Ladegerät für Elektrofahrzeuge zu installieren
- weitere Massnahmen

Das Massnahmenpaket im Bereich Strassenverkehr besteht aus einer Mischung aus staatlichen Investitionen, Anreizen und Technologiestandards.

Braucht es das Zulassungsverbot überhaupt? Zunächst gilt es festzuhalten, dass das gar nicht so besonders ist. Dänemark hat ein Zulassungsverbot ab 2030, Israel und Slowenien ebenfalls, Grossbritannien, Frankreich, Australien und Irland haben Verbote ab 2040 ausgesprochen oder angekündigt.

Wer die Klimadebatte verfolgt, hört ja die SVP, die vor der Bevormundung der Bürger warnt und die FDP, welche die Eigenverantwortung postuliert. Der Ruf nach Eigenverantwortung ist meines Erachtens der wichtigste Grund, warum die Umwelt- und Klimapolitik in den letzten Jahren stecken geblieben ist. Verbote seien des Teufels, sie benachteiligten die Wirtschaft und schränkten unsere Freiheit ein, so heisst es von bürgerlicher Seite.

Liebe Genossinnen und Genossen – das stimmt nicht! Alle umweltpolitischen Erfolge dieses Landes, ich denke z.B. an die Pflicht zum Einbau von Fahrzeugkatalysatoren, an Grenzwerte für Phosphate in den Gewässern, bauen auf Verboten. Die Schweizer Wirtschaft hat sich angepasst, am Schluss davon profitiert und kaum jemand wurde dadurch eingeschränkt.

Verbote sind effektiv: Das Gewässerschutzgesetz als Beispiel für erfolgreiche Umweltpolitik

In Artikel 7 des Gewässerschutzgesetzes steht:

«1. Verschmutztes Abwasser muss behandelt werden».

Das ist nichts anderes Verbot zur Einleitung von verschmutzten Abwasser. Dieses Verbot ist die Grundlage für eine riesige Erfolgsgeschichte. Nur dank des Gewässerschutzgesetzes kann man heute im Rhein wieder schwimmen. Vor 50 bis 60 Jahren konnte man sich das nicht vorstellen. Damals mussten die Behörden in der ganzen Schweiz Flüsse und Seen aus hygienischen Gründen mit Badeverboten belegen. Der Rhein war eine Kloake. Mit dem Gewässerschutzgesetz beschloss die Politik aber auch Investitionen, also den Auf- und Ausbau der Kanalisationen und Abwasserreinigungsanlagen. Bund, Kantone und Gemeinden haben dafür bis heute gegen 50 Milliarden Franken ausgegeben. Und genau dieses Prinzip von langfristigem Technologiestandard (in diesem Fall per Verbot, oder vielmehr Gebot), in Kombination mit einem Investitionsprogramm und flankierenden Massnahmen propagieren wir auch für den Klimaschutz. Denn erst wenn klar ist, dass in Zukunft keine Verbrennungsmotoren mehr zugelassen werden, haben alle, jede Gemeinde, jeder Bauplaner, jede Tankstellenbesitzerin, klare Vorgaben und Planungssicherheit. Sie können sich darauf verlassen, dass wir künftig keine Benzin- sondern Stromtankstellen brauchen werden.

Ist die Elektrifizierung überhaupt die Lösung?

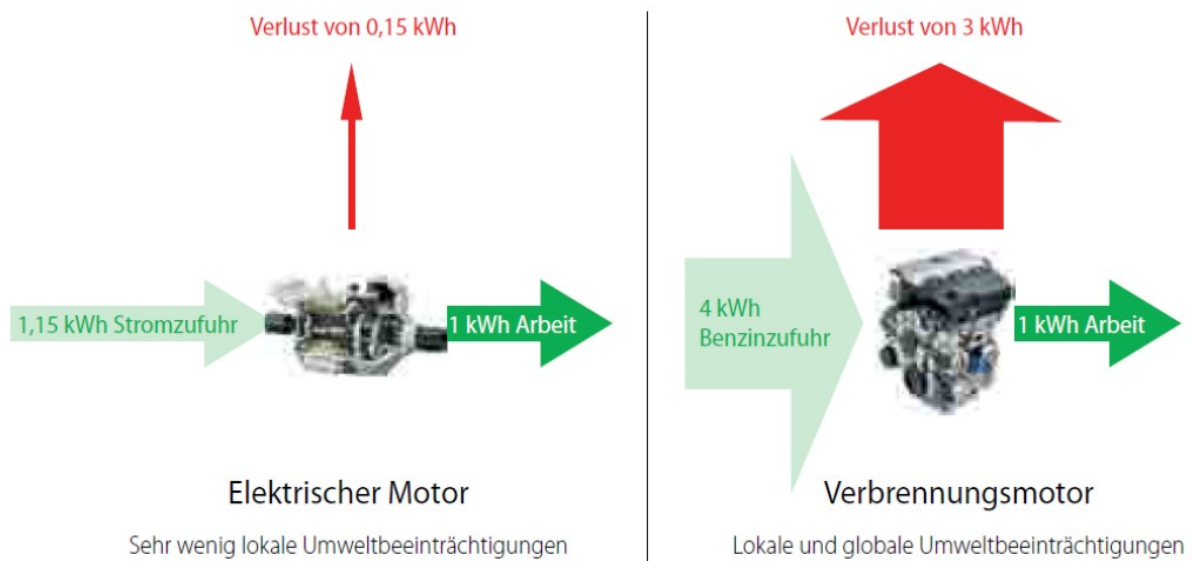
Wenn wir die rasche Elektrifizierung des Strassenverkehrs fordern, dann kommt aus den eigenen Reihen zurecht Kritik, die sagt, die Elektrifizierung des Individualverkehrs sei nicht der Weg, vielmehr müssten wir den motorisierten Individualverkehr eindämmen. Zudem sei die Ökobilanz der E-Automobile schlecht.

Klar ist: der umwelt- und klimafreundlichste Verkehr ist derjenige, der vermieden wird. Diese Eindämmung des Individualverkehrs ist aber eine unglaublich schwierige politische Aufgabe. Seit Jahrzehnten versuchen wir durch Raumplanungs- und Verkehrspolitik und durch einen konsequenten Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Autokilometer zu reduzieren. Die Bemühungen sind vielerorts vergebens. Kein Land hat das meines Wissens geschafft. Auch eine erhebliche Verteuerung des Benzins wird kaum bewirken, dass die Leute weniger Auto fahren, weil der autofahrende Mensch nicht rational handelt, sondern sich stark von Faktoren wie dem Auto als Statussymbol und der Bequemlichkeit leiten lässt. Deshalb braucht die Verkehrsvermeidung politisch wohl viel mehr Zeit, als uns bleibt, um die nötigen CO₂-Einsparungen zu bewerkstelligen. Wir plädieren wir für eine zweigleisige Strategie. Wir wollen weiterhin eine Verkehrspolitik betreiben, die den effizienten Verkehrsträgern öV, Velo und Fussverkehr den Vorrang einräumen, gleichzeitig aber mit voller Kraft die Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs angehen.

Ist die Elektrifizierung klimafreundlich?

Klar ist: die Elektrifizierung des Autoverkehrs löst keine Verkehrsprobleme. Aber löst sie die Klimaprobleme? Es werden vor allem in den sozialen Medien immer wieder Studien herumgereicht, welche zeigen wollen, dass die Klima- oder Umweltbilanz der Elektromobile schlecht sei, ja sogar schlechter als bei Diesel- oder Benzinfahrzeugen. Diese Studien provozieren bei mir ein Déjà-vu, und ich muss an die Anfänge der Fotovoltaik und der Energiesparlampen denken. Auch diese Technologien wurden anfangs bekämpft mit der Behauptung, sie hätten miserable Wirkungsgrade, seien teuer und sowieso schlechter für die Umwelt. Auch damals wurden immer wieder obskure Ökobilanzen herumgereicht. Das hat sich inzwischen als völliger Unsinn erwiesen. Photovoltaik und LED-Lampen haben nachweislich einen riesigen Beitrag zur effizienteren Nutzung natürlicher Ressourcen geleistet und sind inzwischen auch ökonomisch überlegen. Die negativen Meldungen am Anfang ihres Marktdurchbruches entpuppten sich als nichts anderes als der Versuch der Industrie, ihre Pfründen zu retten.

Metastudien oder das Bundesamt für Umwelt (BAFU) kommen jedenfalls klar zum Schluss, dass die Klimabilanz von Elektromobilen derjenigen gleichwertiger Automodelle mit Verbrennungsmotoren weit überlegen ist. Und je mehr dieser Strom aus erneuerbaren Quellen stammt, desto grösser ist der Vorteil. In Basel, wo wir ja 100% erneuerbaren Strom beziehen ist die Senkung des CO₂-Ausstosses riesig.



Der Grund für die Überlegenheit der Elektromotoren liegt in der Physik: Der Elektromotor ist drei bis vier Mal effizienter als der Verbrennungsmotor! (Folie 3).

Verbrennungsmotoren produzieren in erste Linie Wärme und nur als Nebenprodukt mechanische Energie. Sie sind Öfen, die man zum Fahren nutzt. Ihr Wirkungsgrad liegt zwischen 20 und 35 Prozent. Ein Elektromotor (links) hingegen wandelt die Inputenergie direkt in Traktion um, bringt mit derselben Betriebsenergie drei bis viermal mehr Kilometer auf den Boden, mit einem Wirkungsgrad von über 90 Prozent. **Würden alle Autos in der Schweiz elektrisch fahren, würden wir 60 Twh/a Primärenergie aus Benzin und Diesel durch 17 Twh/a Strom ersetzen!** Auch in der Batterietechnik wurden in den letzten Jahren enorme Fortschritte gemacht. Die Energiedichte hat sich

allein in den letzten zwei Jahren verdoppelt und alle Prognosen sehen weitere grosse Effizienzsteigerungen und Preissenkungen voraus. Das ist der Grund warum Wirtschaftszeitschriften wie die Bloomberg Businessweek voraussagen, dass Elektromobile spätestens in 10 Jahren billiger anzuschaffen seien als vergleichbare Benzin- oder Dieselmotoren.

Im Betrieb sind E-Mobile schon heute billiger. Der Strom, mit dem man einen Nissan Leaf (Kompaktwagen) 100 km weit fahren kann, kostet rund 3 bis 4 Franken – also fast halb soviel wie Treibstoff für 100 km in einem vergleichbaren Benziner. Im Durchschnitt ist die Energielieferung für E-Fahrzeuge 40% günstiger. Auch die Wartung ist günstiger, schätzungsweise 30%, weil ein E-Motor aus 5 mal weniger Teilen besteht als ein Benzinmotor. Kurzum: der Elektromotor ist viel effizienter. Nach 30'000 bis 65'000 km sind die höheren Anschaffungskosten der E-Mobile dank tieferer Betriebskosten eingespart.

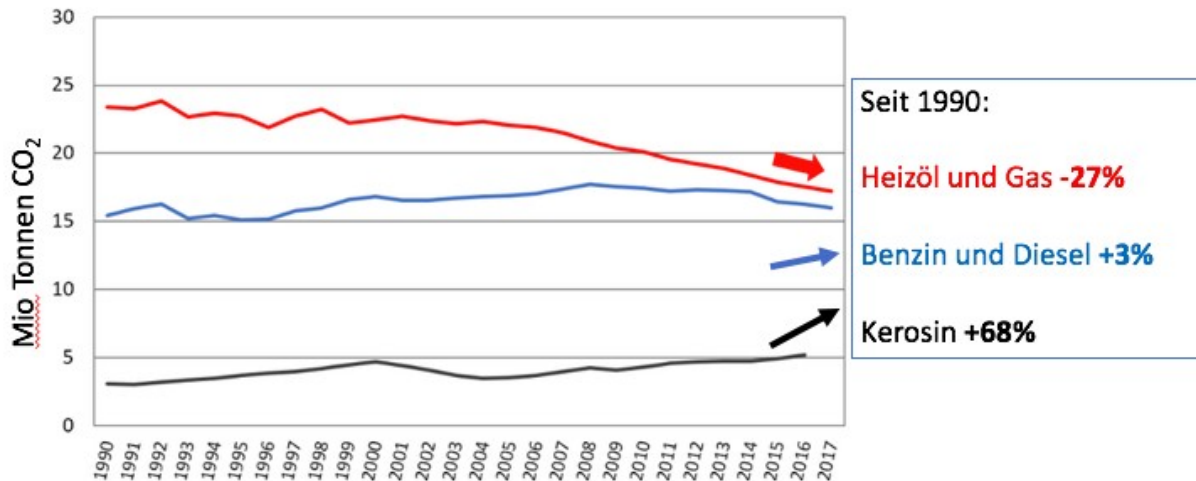
Das ist auch der Grund, warum die Debatte über die Lenkungsabgabe auf Benzin im wahrsten Sinne des Wortes an Grenzen stösst. Wäre der Energiepreis das entscheidende Kriterium für die Wahl des Verkehrsmittels, wären schon heute alle Autofahrerinnen und Autofahrer elektrisch unterwegs. Wir von der SP unterstützen die Lenkungsabgabe auf Benzin, die an die Bevölkerung rückverteilt wird. Moritz Leuenberger hat schon vor Jahrzehnten eine internationale CO₂-Abgabe gefordert. Eine unilaterale Lenkungsabgabe kann das Problem nicht lösen, sondern fördert nur den Tanktourismus. Die Mehrheit der Schweizerinnen und Schweizer wohnt weniger als eine Autostunde von der Grenze entfernt. Wenn wir im Alleingang eine Lenkungsabgabe auf den Benzinpreis schlagen, die so hoch ist, dass sie wirklich lenken würde, dann würden die Leute halt einfach jenseits der Grenze tanken und beim Wochenendeinkauf den PW mit Fleisch, Butter und auch noch gleich mit Treibstoff füllen.

Aus all diesen Gründen zielt die Strategie der SP darauf, die Verbrennungsmotoren nach einer Umstellungsfrist zu verbieten, den Leuten aber möglichst rasch den Umstieg auf mit erneuerbaren Energien betriebenen Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Zu den Massnahmen gehört neben den Subventionen für neue Ladeinfrastruktur auch der Ausbau des öV, 200 Mio. Fr. für den Ausbau des Bahnverkehrsangebots (Tag und Nacht) oder die Einführung einer Flugticketabgabe.

3.2 Gebäudeenergie

Das zweite grosse Potential liegt im Gebäudebereich. Da hat die Schweiz schon Erfolge erreicht. (Folie 4, rote Kurve).

Die Gebäudesanierungspolitik wirkt, muss aber beschleunigt werden



Auf Heizöl und Erdgas wird ja bereits seit 2008 eine CO₂-Abgabe erhoben und zu zwei Dritteln an die Bevölkerung zurückbezahlt. Ein Drittel fliesst ins Gebäudeprogramm von Bund und Kantonen. Auch dank dieser Abgabe konnte der Verbrauch von Heizöl und Gas seit 1990 immerhin um ein Viertel gesenkt werden. Dies trotz Bevölkerungswachstum und Bauboom. Am konsequentesten unterwegs ist, gemäss eines Ratings des WWF, der Kanton Basel-Stadt. Dank eines guten Energiegesetzes, einem sehr kompetenten Energiedirektor und hervorragenden SP-Grossräten, stellen bei uns schon jetzt 80% der Gebäudebesitzer auf erneuerbare Systeme um, sobald die Erneuerung der Heizanlage ansteht.

Trotz diesem beachtlichen Erfolg in einzelnen Kantonen, reicht die Sanierungsrate in der Schweiz bei weitem nicht, um den Gebäudepark innert 30 Jahren zu sanieren. Deshalb wollen wir die Sanierungsrate in der Schweiz gezielt erhöhen. Ziel ist es, die Sanierungsrate auf 4% pro Jahr anzuheben. Dafür schlagen wir folgende Massnahmen vor:

- Das Gebäudesanierungsprogramm soll stark ausgebaut werden. Der Bund soll jährlich eine Milliarde statt 200 Mio. Fr. dafür aufwenden und den Kantonsanteil übernehmen. Viele Kantone behindern zur Zeit das Gebäudesanierungsprogramm weil ihnen der obligatorische Kantonsanteil zu teuer ist.
- Zudem fordern wir rund 300 Mio. Fr. für ein Mieterschutzprogramm zur Vermeidung von Mietzinserhöhungen im Zusammenhang mit Sanierungen
- Auch im Gebäudebereich fordern wir Verbote, nämlich ein grundsätzliches Verbot von fossilen Heizungen bei Neubauten oder Heizungswechseln und

eine schweizweite Sanierungspflicht für die klimaschädlichsten Altbauten (ähnlich wie heute in Basel-Stadt)

Aus energetischer Sicht sind diese Investitionen bei den Gebäuden besonders interessant. Sie haben in den letzten 20 Jahren dazu geführt, dass ein Viertel der Brennstoffe eingespart werden konnte. Der damit ausgelöste zusätzliche Stromverbrauch für die Wärmepumpen beträgt nur rund 2 Prozent des gesamten Stromverbrauchs. Man hat somit 14 TWh/a (Terawattstunden pro Jahr) fossile Energie durch 1 TWh/a elektrische Energie ersetzt. Dieses Verhältnis von 14 zu 1 hat natürlich auch einen volkswirtschaftlichen Einfluss. Darauf werde ich später nochmals zurückkommen.

Starker Zubau bei der Photovoltaik

Die Umstellung auf elektrisch betriebene Mobilität und Wärme erhöht den Strombedarf. Wir schätzen, dass er von heute rund 70 TWh/a auf 90 TWh/a, also um etwa 30% ansteigen muss. Zudem gilt es ja es noch die uralten AKW zu ersetzen. Die Schweiz braucht also etwa 40 bis 45 TWh/a zusätzliche Stromproduktion.

Und woher kriegen wir diese? Unsere Antwort lautet: von der Sonne (siehe Folie 5).



Das ist der dritte grosse Investitionsteil des Marshallplans. Er wird detailliert beschrieben im neuen Buch von Roger Nordmann, dem Fraktionspräsidenten der SP Schweiz. Das Buch heisst «Sonne für den Klimaschutz» und ist soeben im Zytglogge-Verlag erschienen.

Die SP will den Photovoltaikstrom der Schweiz von heute 2 auf 50 TWh/a erhöhen, das heisst jedes Jahr 1.5 TWh/a zuzubauen. Dafür wollen wir:

- Die Einmalvergütung für Sonnenstrom durch eine Umschichtung der Mittel aus dem bestehenden Stromzuschlag deblockieren.
- Zusätzlich soll der Bund den Bau grosser Solaranlagen im Rahmen von 250 Mio. Fr. ausschreiben.

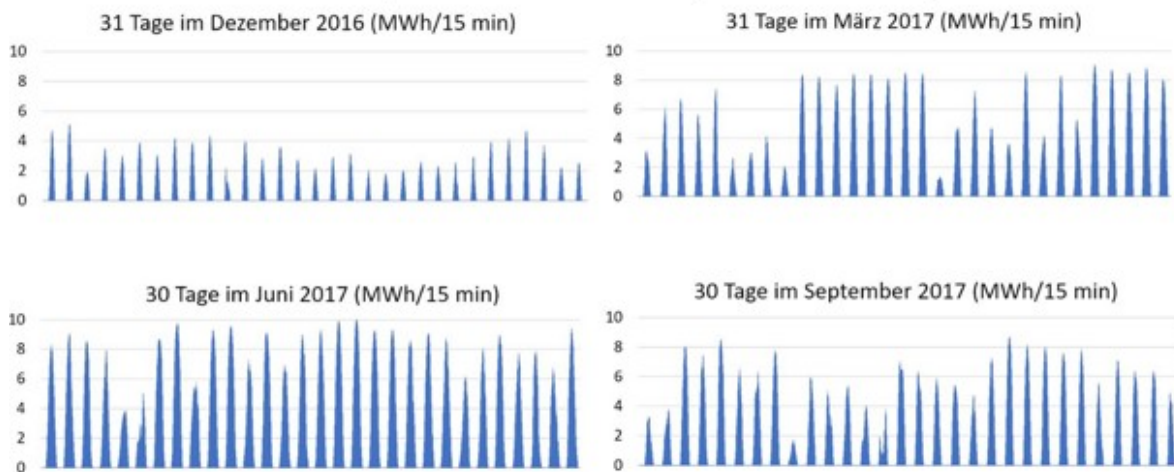
Warum Photovoltaik? Ganz einfach, weil PV selbst zur Stromproduktion im Winter am günstigsten ist und die höchste Akzeptanz genießt. Zu den aktuellen Gesteungskosten verschiedener Kraftwerkstechnologien gibt es eine sehr interessante und detaillierte Studie der Energienstiftung, bei der auch alt Nationalrat und Energieexperte Ruedi Rechsteiner mitgearbeitet hat.

Wenn man allerdings alle zwei Jahre 3 TWh/a – so viel produziert das AKW Beznau – zubaut, dann wird irgendwann das Stromnetz überfordert. Und zwar dann, wenn die Sonne stark scheint. Kann so viel Solarstrom überhaupt gespeichert werden? Die Antwort, die Roger Nordmann in seinem Buch ausgiebig erläutert, lautet Nein – man muss es aber auch nicht! Nordmann schlägt vor, die Produktionsspitzen zu glätten (Peak Shaving). Das heisst, dass man die Photovoltaikanlagen vom Netz nimmt, wenn sie zu viel produzieren. Genügend Winterstrom erzeugen wir also nicht durch sehr viel mehr Speicher sondern dadurch, dass wir genügend Solarzellen aufstellen, so dass auch im Winter genug da ist. Wirtschaftlich geht das auf. In Ergänzung dazu soll der Bund ein öffentliches Förderprogramm für die Speicherwasserkraft von 200 Mio. Fr. auflegen.

PV auch im Winter (am günstigsten)

3 Die Variabilität der Photovoltaik

Das effektive Produktionsprofil einer KEV-Stichprobe 53,2 MWp



Die Darstellung auf der Folie 6 zeigt, dass PV auch im Winter (Dezember oben links/ Juni unten links) täglich produziert. In gewissen Berggebieten ist das Verhältnis noch deutlich besser.

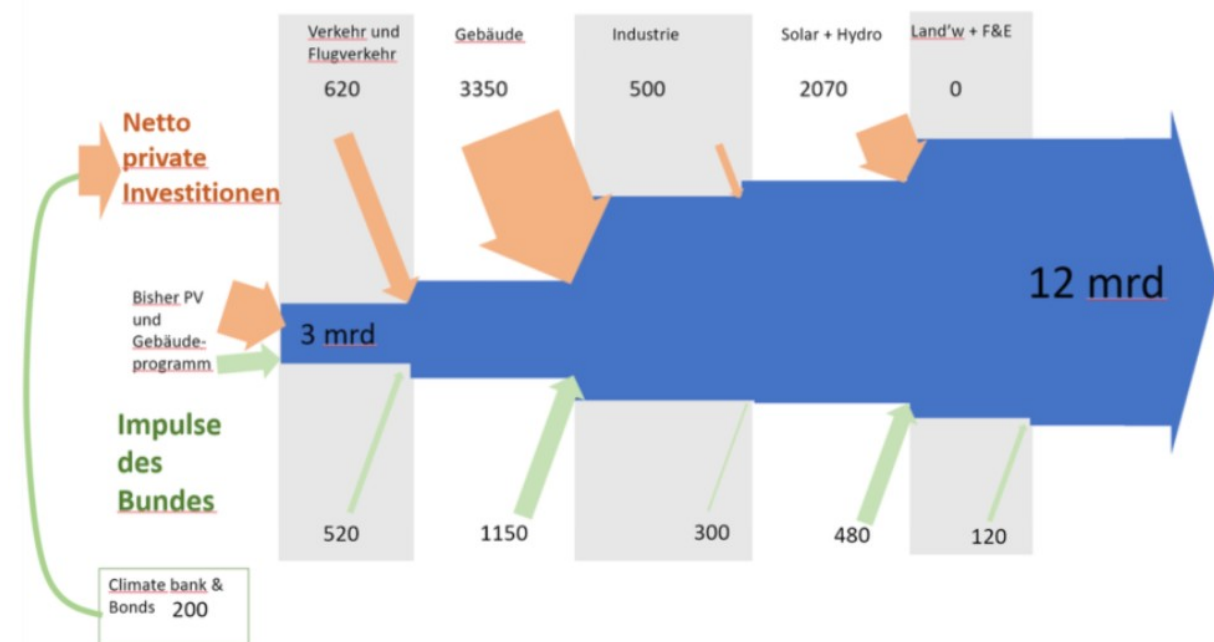
Finanzierung über Bundesmittel und Klimabank

Nun kommen wir endlich zum lieben Geld. Wer soll das überhaupt bezahlen?

Die SP fordert gesamthaft rund drei Mia. Fr. Bundesmittel. Wir gehen davon aus, dass damit rund 9 Mia. Fr. zusätzliche private Investitionen ausgelöst werden und der Umbau etwa viermal schneller abläuft als bisher.

Damit die privaten Gelder besser fließen, schlagen wir eine Klimabank vor. Die Klimabank ist keine normale Bank und somit auch keine Konkurrenz zu den Retailbanken wie BKB oder Raiffeisen. Sie gibt keine Kredite direkt an Endkunden, sondern bietet Kooperationsprodukte an, welche die Retailbanken den Endkunden vermitteln.

So kann die Klimabank Produkte anbieten, die eine Hausbank nicht aufsetzen kann. Sie kann zum Beispiel 20-30jährige Kredite gewähren oder Sanierungen mit tieferem Eigenkapitalbedarf ermöglichen. Diese Kredite werden über ein neues Sicherungsinstrument dem Gebäudeprogramm zur Verfügung gestellt. Die Klimabank wird als staatseigene Bank mit einem Leistungsauftrag gegründet. Die Postfinance könnte diese Aufgaben übernehmen.



Folie 7: Finanzierung des Marshallplans

Warum Steuern statt «Verursacherfinanzierte Fördergelder»

Die Finanzierung der Bundesinvestitionen soll aus dem ordentlichen Bundeshaushalt finanziert werden. Man könnte auch sagen aus der Stempelabgabe. Der Bund wies 2018 einen Überschuss von über 3 Mia. Fr. aus. Das nehmen die Bürgerlichen unter anderem zum Anlass dafür, die Stempelabgabe auf Finanzprodukte und Versicherungen abzuschaffen, was zwei bis drei Milliarden dieses Überschusses wegfressen würde. Von einem Investitionsprogramm für die Energiewende werden künftige Generationen weit

mehr profitieren als wenn den Bund den Banken und Versicherungen die Stempelabgabe schenkt.

Sollten sich die Zahlen des Bundeshaushalts in den nächsten Jahren verschlechtern, ist es auch richtig, wenn der Bund sich verschuldet. Die Zinsen für Anleihen sind im Moment und wohl noch lange Zeit negativ. Wenn der Bund sich heute um 1 Franken verschuldet muss er in 10 Jahren rund 90 Rappen zurückzahlen. Eigentlich ist er blöd, wenn er es jetzt nicht tut. Zumal er ja damit die Energiekosten für künftige Generationen senkt.

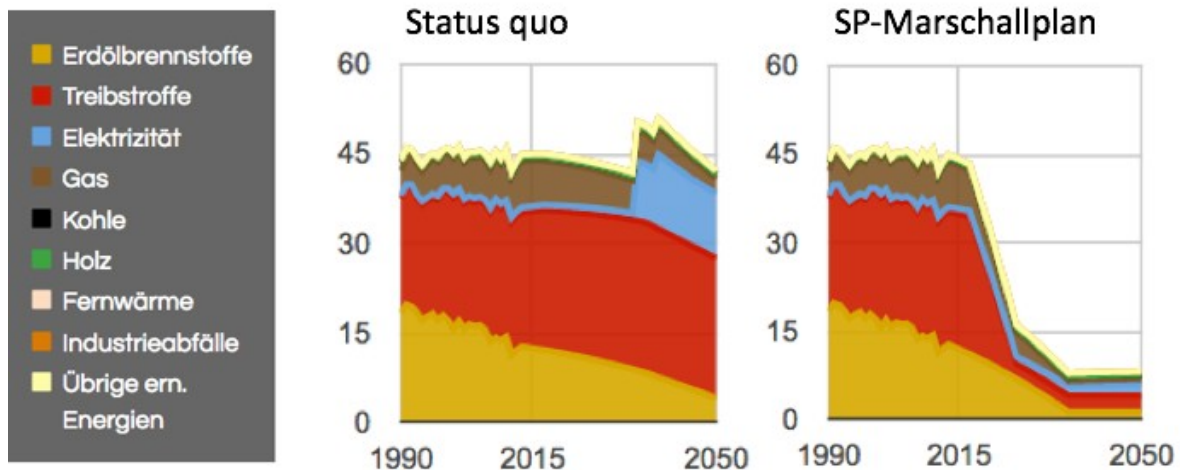
Ein volkswirtschaftlicher Gewinn

Wir haben den Marshallplan dem «Kraftwerk Schweiz», dem Energiekostenmodell von ETH-Professor Anton Gunzinger, modelliert und angenommen, dass es uns gelingt, dass jährlich 10 statt nur 2% der Leute auf E-Mobilität umsteigen und dass die Gebäudesanierungsrate von 1 auf 4% wächst.

Das wird nicht nur dazu führen dass die CO₂-Emissionen rasch und deutlich sinken (Folie 8).

Die Umstellung auf einheimische Energiequellen wird auch dazu führen (Folie 8),

Der Marschallplan der SP senkt den nationalen CO₂-Ausstoss (Mio t) stark



dass die Energiekosten in der Schweiz stark sinken, dass die Wertschöpfung in der Schweiz wächst, deutlich weniger Geld ins Ausland abfließt und rund 50'000 Jobs geschaffen werden (Folie 9).

	Status Quo Erhalten	SP- Marshallplan
KOSTEN BIS 2050	Kosten Total: Mrd. CHF 1'790.3 Kosten Inland: Mrd. CHF 490.3 Kosten Ausland: Mrd. CHF 1'300.0	Kosten Total: Mrd. CHF 1'029.0 Kosten Inland: Mrd. CHF 694.6 Kosten Ausland: Mrd. CHF 334.4
JOBS BIS 2050	Durchschnittliche Arbeitsleistung CH Mio. Personenzahre 4.9 Anzahl Beschäftigte Tsd. 140.1	Durchschnittliche Arbeitsleistung CH Mio. Personenzahre 6.9 Anzahl Beschäftigte Tsd. 198.5

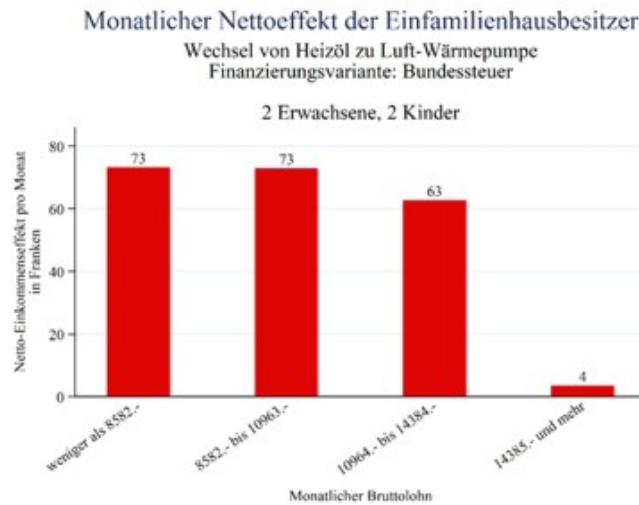
Folie 9: Kosten und Arbeitsplätze

Auch die weltweite wirtschaftliche Situation spricht für staatliche Investitionen zugunsten zukunftsfähiger Infrastruktur. Wir haben ja entgegen aller volkswirtschaftlichen Lehrbücher die absurde Situation, dass trotz tiefer Zinsen und entsprechend grosser Ausweitung der Geldmenge durch die Zentralbanken kaum Inflation stattfindet. Viele Unternehmen schreiben zwar hohe Gewinne, zusätzliches Kapital kann aber fast nicht mehr sinnvoll angelegt werden, weil die Nachfrage nicht steigt. Namhafte Ökonomen sagen nun, wie die SP auch, dass staatliche Investitionen eine sinnvolle Antwort auf eben dieses Problem darstellen.

Sozialer Ausgleich: Der Mittelstand profitiert

Der Marshallplan belastet den Mittelstand und die unteren Einkommen nicht. Eine von der SP in Auftrag gegebene Studie der Firma B,S,S. zeigt, dass diese Massnahmen sogar eine sozialere Verteilung der Mittel bewirkt. Auf lange Sicht wird der Mittelstand klar profitieren.

Gebäudesanierungen mittels Bundessteuern: Der Mittelstand profitiert



Eine Grafik aus dieser Studie (Folie 10) zeigt das sehr deutlich. Würde man die Investitionen ins Gebäudeprogramm mit einer Erhöhung der direkten Bundessteuer finanzieren und würde damit erreichen, dass Ölheizungen günstig durch Wärmepumpen ersetzt werden, wäre das für alle Haushaltsklassen ein Gewinn. Auf der Folie sind Familien mit zwei Kindern dargestellt. Ganz links das ärmste Viertel, ganz rechts das reichste Viertel. Die Darstellung zeigt, dass selbst das Viertel, welches am meisten Steuern bezahlen müsste unter dem Strich leicht profitiert, weil die tieferen Energiekosten die höheren Steuern überkompensieren.

Mit dem Marshallplan gibt die SP den Takt vor und skizziert als erste Partei einen Plan zur Umsetzung des Pariser Abkommens. Mit dem Marshallplan unterscheidet sich die SP Schweiz von ihren Schwesterparteien in Deutschland oder Frankreich, die es verschlafen haben, eine sozial gerechte Klimapolitik aufzugleisen und nun die Quittung dafür bezahlen. Der Marshallplan ist ein gutes Anschauungsbeispiel für konsequente sozialdemokratische Politik im 21. Jahrhundert.

Es ist Zeit für einen Richtungswechsel.

**ZEIT FÜR
EINEN
RICHTUNGS-
WECHSEL.**

FÜR ALLE STATT FÜR WENIGE.
AM 20. OKTOBER SP WÄHLEN.