

Schweiz

Offroaderinitiative: Junge Grüne fühlen sich hintergangen

Der Gegenvorschlag zur zurückgezogenen Offroaderinitiative wird ein halbes Jahr später als angekündigt umgesetzt. Grund: Die Autoimporteure pochen auf genügend Vorbereitungszeit.

Christian Brönnimann

130 Gramm CO₂ pro Kilometer dürfen Neuwagen ab 2015 durchschnittlich ausstossen. Für jeden Autoimporteur wird ein individueller Zielwert errechnet. Überschreitet ein Importeur diesen Wert, muss er 140 Franken pro zusätzliches Gramm bezahlen. So sieht es der Gegenvorschlag zur Offroaderinitiative der Jungen Grünen vor. Nachdem sich das Parlament im Frühling auf diesen Kompromiss geeinigt hatte, haben die Jungen Grünen ihre Initiative, die ein Verbot von Neuwagen mit mehr als 250 Gramm CO₂-Ausstoss pro Kilometer verlangt hätte, zurückgezogen.

Nun sagt Aline Trede, Präsidentin des Initiativkomitees: «Wenn wir gewusst hätten, wie die Umsetzung des Gegenvorschlags aussieht, wäre die Diskussion um den Rückzug der Initiative sicher anders verlaufen.» Eine staatsrechtliche Abklärung sei im Gang, ob die Initiative reaktiviert werden könne. Grundsätzlich sieht das Gesetz dies nur vor, wenn gegen einen Gegenvorschlag das Referendum ergriffen wird.

Stichtag: 1. Juli 2012

Stein des Anstosses sind die Termine, die der Bundesrat in der Verordnung zum CO₂-Gesetz festgelegt hat. Die Anhörung dazu wurde gestern gestartet. Demnach beginnt das erste Referenzjahr für die Autoimporteure nicht wie vom Initiativkomitee erwartet am 1. Januar 2012, sondern erst am 1. Juli. Dies bedeutet unter anderem, dass erst ab dann 65 Prozent

«Das Vorgehen des Bundesrates schmälert die Bereitschaft, Kompromisse einzugehen.»

Bastien Girod, Nationalrat Grüne

der Neuwagen die CO₂-Grenzwerte erfüllen müssen. 2013 steigt der Anteil auf 75 Prozent, 2014 auf 90 Prozent.

Die rasche Umsetzbarkeit des Gegenvorschlags war einer der zentralen Gründe für den Rückzug der Initiative. Weshalb das halbe Jahr so wichtig ist, erklärt der grüne Nationalrat Bastien Girod: Entscheidend sei die Differenz zwischen den Grenzwerten und dem technischen Fortschritt, sagt er. Mit effizienteren Motoren sinke der durchschnittliche CO₂-Ausstoss ohnehin kontinuierlich. Je später ein neuer Grenzwert eingeführt werde, desto geringer sei seine Wirkung, so die Schlussfolgerung. «Den Autoimporteuren wird ein halbes Jahr geschenkt; das ärgert uns sehr, und wir fühlen uns hintergangen», sagt Girod. «Das Vorgehen des Bundes-



Offroader bleiben erlaubt. Die Importeure müssen aber CO₂-Vorgaben einhalten. Foto: Gaëtan Bally (Keystone)

rates schmälert auch die Bereitschaft, Kompromisse einzugehen.» Umweltministerin Doris Leuthard wirft Girod Wortbruch vor. Denn sie habe vor dem Parlament vom 1. Januar 2012 als Einführungstermin gesprochen. Dies ist richtig, wie ein Blick in das entsprechende Ständeratsprotokoll zeigt. Leuthard hat aber auch darauf aufmerksam gemacht, dass dies ein «sehr sportliches Ziel» sei.

Importeure wollen Sicherheit

Den Vorwurf des Wortbruchs lässt Marianne Zünd, Sprecherin beim Bundesamt für Energie (BFE), nicht gelten. Es sei normal, dass eine Verordnung nicht von einem Tag auf den anderen in Kraft gesetzt werden könne, sagt sie. Der Bundesrat werde die Verordnung voraussichtlich Ende November verabschieden.

Wenn sie bereits einen Monat später gelten würde, dann wäre dies zu kurzfristig. «Wir müssen der Autobranche Zeit geben, sich auf die neue Situation vorzubereiten.» Abgesehen davon ändere sich am Ziel von durchschnittlich 130 Gramm CO₂-Ausstoss pro Kilometer ab 2015 ja nichts. Auf die Frage, ob das BFE vor der Autoindustrie gekuscht habe, wie es Trede und Girod vermuten, antwortet Zünd: «Die Importeure haben nicht Druck gemacht, sondern uns ihre Schwierigkeiten aufgezeigt.»

Warum aber kann sich die Branche nicht aufgrund des Entwurfs der Verordnung vorbereiten? «Solange die Verordnung nicht verabschiedet ist, haben die Importeure nicht genügend Rechtssicherheit», sagt Max Nötzli, Präsident der Dachorganisation Auto Schweiz.

Denn einige Modalitäten könnten durchaus noch verändert werden. Als Beispiel nennt Nötzli die noch nicht festgelegte Frist, wie lange ein Auto im Ausland zugelassen sein muss, um nicht unter das neue Gesetz zu fallen. Sobald die definitiven Spielregeln bekannt seien, bräuchten die Importeure mindestens ein halbes Jahr Vorbereitungszeit, um die Modellpalette zusammenzustellen, sagt Nötzli.

Aline Trede vom Stopp-Offroader-Initiativkomitee befürchtet bei dieser Begründung eine «Salamitaktik» der Autoimporteure. Möglicherweise wolle man nun sämtliche Termine – also auch die Einführung des Grenzwertes für alle Neuwagen 2015 – um ein halbes Jahr verschieben. Laut BFE-Sprecherin Zünd steht dies derzeit aber nicht zur Diskussion.

Spitex-Krankenschwestern werden zur Fahrnachsicherung aufgebildet

Spitex-Frauen verursachen bei ihren Fahrten viele Blechschäden an den Einsatzautos. Das kostet. Nun geben Spitex-Vereine Gegensteuer.

Maurice Thiriet

Die Geschäftsleitung der Spitex Seeland (BE) freut sich: «Keine abgerissenen Aussenspiegel mehr! Eingedrückte Heckscheiben gehören nun definitiv der Vergangenheit an! Nur noch richtig eingeschätzte Distanzen zu Blumentöpfen und anderen Dekorationen sind jetzt Standard. Abgerissene und herunterhängende Stossstangen sind passé.»

Das Zitat stammt aus dem Erfahrungsbericht «Fahrschule Refresher 2010». Und es bietet nur einen unvollständigen Überblick über die Schäden, die das Pflegepersonal an den 25 Spitex-Fahrzeugen und ebenso vielen Privatfahrzeugen beim Einsatz verursacht hat. Insgesamt hat die 2009 fusionierte Spitex Seeland im Startjahr über 12 000 Franken

an Selbstbehalt für Reparaturen an den Fahrzeugen ausgegeben. «Wir hatten zum Glück keine Personenschäden, aber mit solchen müssten wir rechnen, wenn wir nicht Gegensteuer gegeben hätten», sagt Geschäftsleiter Jürg Winkler.

Im vergangenen Jahr mussten rund 140 Pflegefachkräfte einen Theorieunterricht und eine Auffrischungsfahrtstunde mit einem Fahrlehrer absolvieren. «Die Massnahme zeitigt Erfolge, im laufenden Jahr hatten wir bisher praktisch keine Schäden mehr», sagt Winkler. Die rund 7000 Franken für die Fahrnachsicherung hätten sich gelohnt.

Folge von Stresssituationen

Die Spitex Seeland steht nicht alleine da. Mit steigendem Kostendruck wegen Vergütungskürzungen durch Krankenkassen und Kantone kontrollieren die Spitex-Vereine die Kosten auch im Administrativbereich stärker.

So hat auch die Spitex Knauer Amt Nord-West vergangenes Jahr begonnen, Fahrtraining für das Personal anzubieten. Denn die Schäden an den acht Spitex-Fahrzeugen hatten sich gehäuft. Auf

rund 13 000 Franken beliefen sie sich 2009 und 2010. Geschäftsleiterin Verena Bieri ergriff Massnahmen und bot einen Theorieunterricht und Trainingsstunden mit Fahrlehrer an. Noch ist der Erfolg nicht durchschlagend. «Es sind im ersten Halbjahr 2011 wiederum drei Schäden mit den Spitex-eigenen Fahrzeugen passiert, die rund 5000 Franken kosteten», sagt Bieri. Sie führt die Unfälle unter anderem auf fehlende Fahrzeugchecks in Stresssituationen zurück. An der Aufmerksamkeit der Angestellten müsse man weiter arbeiten. «Es ergibt Sinn, die Fahrtrainings weiterzuführen und Personal, das regelmässig für die Spitex mit dem Auto unterwegs ist, alle ein bis zwei Jahre im Verkehr weiterzubilden», sagt Bieri.

«Das lohnt sich»

Ein noch umfassenderes Sicherheitskonzept hat die Spitex Bern erarbeitet, die rund 350 Pflegefachkräfte in 35 Fahrzeugen im Ausseneinsatz hat. Wer mit dem Velo unterwegs ist, muss Helm und Leuchtweste tragen. Fahrsicherheitstrainings werden auf freiwilliger Basis

regelmässig angeboten und umfassen auch Schleuderfahrten und Aquaplaning. «Wir bieten diese Kurse für fahrsichere Mitarbeiter an. Das lohnt sich. Denn die anfallenden Sach- oder Personenschäden, die so vermieden werden, wiegen die Kosten für die teuren Kurse auf», sagt Marius Muff, Leiter Betriebsmanagement. Wie in den beiden vorgenannten Spitex-Vereinen machen auch bei der Spitex Bern Parkschäden den Löwenanteil aus.

«Generalverdacht»

Giulio Caló, Sekretär der «Vereinigung Verkehrsschulung Schweiz», begrüsst die Bemühungen der Spitex-Vereine: «Es ergibt für jedes Unternehmen Sinn, die Mitarbeiter im Umgang mit Geschäftsfahrzeugen zu sensibilisieren.» Ökonomisches Fahren, richtiger Reifendruck, korrekt eingestellte Rückspiegel – das alles helfe dabei, Kosten zu senken und Missstimmung in der Belegschaft zu vermeiden. «Oft will es ja keiner gewesen sein, wenn irgendwo eine Beule entdeckt wird», sagt Caló. «Dann herrscht Generalverdacht.»

Kurz

Kirche
Ehemaliger Weihbischof Joseph Candolfi gestorben

Der ehemalige Weihbischof des Bistums Basel, Joseph Candolfi, ist am Sonntag im solothurnischen Bellach gestorben. Der 89-Jährige wird am Donnerstag in Solothurn beerdigt. Von 1983 bis 1996 war Candolfi Weihbischof des Bistums Basel. 1989 wurde er für drei Jahre zum Präsidenten der Schweizer Bischofskonferenz ernannt. Nach dem Rücktritt von Bischof Hansjörg Vogel 1995 äusserte sich Candolfi zum Zölibat. Er zeigte sich überzeugt, dass seine Kirche der einst eine Weihe für verheiratete Männer ermöglichen wird – «vielleicht nicht unter diesem Papst, aber wohl in zehn oder zwanzig Jahren». (sda)

Schule
Lehrermangel hat sich leicht entschärft

Das Problem der fehlenden Lehrkräfte hat sich gemäss Lehrerverbandspräsident Beat Zemp zu Beginn des neuen Schuljahres etwas entschärft. Wohl sind wieder mehr Lehrkräfte auf dem Markt – diese entsprechen aber oft nicht dem Stellenprofil. Nach wie vor müsse von einem «qualitativen Lehrermangel» gesprochen werden, so Zemp. «Die Schulleiter klagen auch in diesem Jahr, sie hätten keine Auswahl.» (sda)

St. Gallen
Lehrer unterrichten eine Lektion weniger pro Woche

Die St. Galler Lehrerinnen und Lehrer sollen durch eine Kürzung des Pflichtpensums von 28 auf 27 Lektionen entlastet werden. Dadurch bleibt ihnen mehr Zeit für administrative und andere Zusatzarbeiten. Ein neu definierter Berufsauftrag sieht für Unterricht, Vorbereitung und Korrigieren 85 Prozent der Lehrerarbeitszeit vor. Je 5 Prozent sollen Elternarbeit, Teamarbeit/Schulentwicklung sowie Weiterbildung/Selbstevaluation ausmachen. Der St. Galler Erziehungsrat sieht in der Pensumreduktion keinen Qualitätsabbau, da St. Gallen bei der Lektionenzahl schweizweit zu den Spitzenreitern gehört. (sda)

SBB
Lokführer können Ausbildung in Teilzeit absolvieren

Angehende SBB-Lokführerinnen und -Lokführer können ab Oktober erstmals ihre Ausbildung in Teilzeit machen. Die künftigen Lokführer müssen an drei Tagen pro Woche anwesend sein. Die SBB bekämpft mit dem neuen Angebot einen drohenden Personalmangel in den Führerständen. Nach der Ausbildung beträgt das Arbeitspensum 60 bis 80 Prozent. (sda)

Beziehungen
Doris Leuthard besucht die Türkei

Bundesrätin Doris Leuthard reist morgen Mittwoch zu einem Arbeitsbesuch in die Türkei. Sie trifft dort Staatspräsident Abdullah Gül sowie mehrere Minister. Im Zentrum des Besuchs steht die Zusammenarbeit in Energie- und Transportfragen. (sda)

Frappé mondial



Oskar Freysinger.

Soll noch einer dem regierenden Bürgermeister Klaus Wowerit nachplappern, Berlin sei «arm und sexy». Für Antiislamisten zumindest ist die rot-rote Hauptstadt vor allem sauteuer. Am

3. September tritt dort SVP-Nationalrat Oskar Freysinger auf, den man hierzulande fast täglich gratis hören und sehen darf. Neben ihm reden an einer – gemäss Eigenwerbung – «hochkarätig besetzten Wahlkampfveranstaltung» der neuen Rechtsausenpartei «Die Freiheit» der holländische Rechtspopulist Geert Wilders und der islamfeindliche Blogger Robert Spencer aus den USA. Wer in der ersten Reihe sitzen will, muss tief in die Tasche greifen: Ein Sitzplatz am noch geheimen Veranstaltungsort kostet 100 Euro – also trotz Tiefstkurs 108 Franken. (tok)