

Entwicklung des Ökobonus

Sonntag, 15. April 1984

In diesen Tagen rief mich Georg Ziegler an: eine Überraschung, wir hatten uns schon lange nicht mehr gesehen. Er eröffnete mir, er hätte eine Idee, die er von mir prüfen lassen möchte. Es ging darum, mittels einer Lenkungsabgabe den Energieverbrauch einzuschränken. Das Ganze war für mich etwas unerwartet, und ich konnte nicht gleich Stellung nehmen. Wir vereinbarten, dass er mir eine schriftliche Darstellung der Idee zustellen würde.

Dienstag, 17. April 1984

Kurz vor Ostern ("frohes Ostereiermalen" im Begleitbrief) erhalte ich von Georg das versprochene Papier mit dem Titel "Unser Energiekonsum", in welchem das Konzept RENOVO dargestellt ist. Es sieht eine Lenkungsabgabe auf Heizöl vor, deren Ertrag gleichmässig unter die Gesamtbevölkerung verteilt wird, so dass sparsame Haushalte begünstigt, verschwenderische Haushalte bestraft werden. Das System kann auch für andere Energieträger, wie beispielsweise Treibstoffe, angewandt werden.

Das Papier hat er vermutlich unmittelbar nach unserem Telefongespräch vom 15. April (?) verfasst. Georg kündigt mir einen Telefonanruf auf Mittwochabend an. Da werde ich allerdings nicht zuhause sein.

Mittwoch April 1984

Lieber Walter,

In Eile habe ich mir versprochen meine Idee auf Papier gebracht.

Ich hoffe Du kommst draus; eine ganze Schriftstellerische Ader habe ich noch mir.

Auch für Hinweise auf Fehler logischer und orthographischer Art bin ich Dir dankbar.

Voraussichtlich werde ich Dir am Mittwochabend anrufen

Bis dahin wünsche ich Euch ein frohes Ostereiermalen

Georg

UNSER ENERGIEKONSUM

EINLEITUNG

Wenn Sie der Ansicht sind, dass in unserer Energiewirtschaft und den Umweltbedingungen alles zum Besten steht, so können Sie diesen Artikel getrost zur Seite legen. Begehrlicher-weise sind Sie dann an keinen Änderungen interessiert.

Sind Sie aber der Meinung:

- dass unsere Lebensqualität unter dem grossen Energiekonsum leidet
- dass der Import von 11 Mio Tonnen Erdöl pro Jahr unsere Zahlungsbilanz enorm belastet
- dass der gewaltige Schadstoffausstoss unserer Umwelt und uns selbst grossen Schaden zufügt
- dass unsere überbordende Mobilität mehr Schaden als Nutzen bringt
- dass wir ein vitales Interesse haben unseren Energiekonsum zu senken

so lesen Sie unbedingt weiter. Bitte halten Sie sich aber immer vor Augen:

Unsern Energiekonsum können wir nur verringern, wenn wir zu Änderungen bereit sind.

1. PROBLEMATIK DER ENERGIEEINSPARUNG

Verantwortungsvolle Politiker, Industrielle und ein grosser Teil der Bevölkerung sind sich einig, dass viele unserer Probleme schlussendlich auf unsern grossen Energiekonsum zurückgeführt werden müssen, und dass eine Verringerung dieses Verbrauchs wünschenswert wäre. Ueber das WIF hingegen sind die Meinungen geteilt und eine gewisse Ratlosigkeit macht sich breit:

Eine Rationierung der Energie bedingt einen riesigen administrativen Aufwand. Sofort würde ein Schwarzmarkt entstehen. Das Problem der gerechten Verteilung ist enorm.

Eine Verteuerung der Energie ist relativ einfach durchführbar und wäre auch recht wirksam. Sie trifft aber den wirtschaftlich schwächeren hart: sie wäre sozial ungerecht.

Vorschriften (80/100 kWh, Vorschriften über Hausisolierungen, autofreie Sonntage) wirken punktuell und bedingen einen grossen Verwaltungsaufwand. Sie schreiben dem Bürger vor, wo und wann er Energie zu sparen habe. Auch passen sie schlecht in ein freies Wirtschaftssystem, das möglichst weitgehend auf freiem Angebot und Nachfrage basieren sollte.

Appelle und Aufrufe an die Vernunft und den guten Willenden Bürgers (Raumtemperatur senken, öffentliche Verkehrsmittel benutzen) sind wohl sympathisch und fördern das politische Image; leider nützen sie aber herzlich wenig.

Nachfolgend soll ein Konzept beschrieben werden das ohne Vorschriften und auf relativ einfache Art unsern Energiekonsum wirkungsvoll senken kann.

2. REDUKTION DES ENERGIEVERBRAUCHS OHNE VORSCHRIFTEN

Der sehr einfache Grundgedanke auf dem das hier vorgestellte Konzept RENOVO beruht, soll am Beispiel des Heizöls erklärt werden. Es ist aber wesentlich, dass das gleiche Prinzip auch für die folgenden Energieträger angewendet wird:

- flüssige Brennstoffe (Heizöl leicht, schwer)
- flüssige Treibstoffe (Benzin, Diesel)
- Kohle
- Gas
- Elektrizität

Der Grundgedanke von RENVO:

- Der Preis des Heizöls wird wesentlich angehoben, (z.B. von 618 Fr./t auf 1100 Fr./t)
- Dadurch fließen grosse Geldmengen in eine "Energiekasse" (400 Fr./t oder *3 000 Millionen)
- Dieser Betrag wird restlos wieder unter die Verbraucher aufgeteilt: am einfachsten als Vergütung bei der Steuerrechnung
- Die Aufteilung erfolgt:
 - nach Wohnern für den Betrag, der für Heizöl für private Raumheizung in die zentrale Kasse floss
 - nach Beschäftigten für den Betrag, der für Heizöl für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft in die Energiekasse floss

Die Auswirkungen dieses relativ einfach durchführbaren Konzepts für den Staat, den Einzelnen, die Industrie, den Verkehr und die Umwelt sollen in den nächsten Kapiteln beleuchtet werden.

3. AUSWIRKUNGEN FUER DEN STAAT

Die statistischen Zahlen sind der schweizerischen Gesamtenergiestatistik 1982 entnommen; die Heizölpreiserhöhung wurde angenommen.

Global würde sich das Konzept Renovo folgendermassen für den Staat auswirken:

	Haushalte	Gewerbe Landw. Industrie
Verbrauch von Heizöl	3458 000	2948 800 t/Jahr
dafür zahlt der Verbraucher (1100 Fr/t)	3806 Mio	3234 Mio Fr
Davon fliesst ein Teil wie bisher zu Produzenten und den Steuerbehörden (618 Fr/t)	<u>2138 Mio</u>	<u>1820 Mio Fr</u>
sonst verbleiben in der Energiekasse	1668 Mio	1414 Mio Fr
dieses Geld wird aufgeteilt nach	8470 000 Bauherner	3060 000 Beschäftigten
pro Bauherner/Beschäftigter werden über die nächste Steuerrechnung zusätzliche	258	450 Fr
total wird ausbezahlt	1668 Mio	1414 Mio Fr
in der Energiekasse verbleibt	0	0 Fr

Die Staatskasse spürt also nichts von diesen Massnahmen. Mit Nachdruck sei darauf hingewiesen dass alles Geld, das in die Energiekasse fliesst, wieder unter die Verbraucher aufgeteilt werden muss. RENOVO ist keine versteckte oder offene neue Steuer! Durch Anpassung der Zuschläge hat der Staat auf einfache Art die Möglichkeit, die Attraktivität des Energiesparens zu beeinflussen und die Substitution einzelner Energieträger (Ördöl) zu fördern.

4. AUSWIRKUNGEN FÜR DEN EINZELNEN BEWOHNER

Ausgehend von den Zahlen des dritten Kapitels sollen die Auswirkungen bei drei Familien gezeigt werden:

<u>Heutige Situation für</u>	Familie Schweizer	Familie Press	Familie Spar
Familienangehörige	4	4	4
Heizölverbrauch	2150	5000	1500 kg/Jahr
zu bezahlen beim Heizöleinkauf (618 Fr/t)	1333	3090	930 Fr
Rückvergütung	0	0	0 Fr
Kosten für Heizöl oder	<u>1333</u> 618	<u>3090</u> 618	<u>930 Fr</u> 618 Fr/t

Mit dem Konzept REDUVO:

Heizölverbrauch	2150	5000	1500 kg/Jahr
zu bezahlen beim Heizöleinkauf (1150 Fr/t)	2367	5500	1650 Fr
Rückvergütung über Steuer- rechnung (250 Fr/Kopf)	1000	1000	1000 Fr
Kosten für Heizöl oder	<u>1333</u> 618	<u>4468</u> 893	<u>618 Fr</u> 618 Fr/t

Es ist klar, dass sich das Verhältnis eigener Zahlen je nach Anzahl der Mitbewohner noch wesentlich ändern kann. Je weniger Personen umso mehr Heizöl verbrauchen, umso teurer wird es. Und umgekehrt!

Für Familie Schweizer, die durchschnittlich viel Heizöl verbraucht, ändert sich nichts. Familie Press darf weiterhin soviel Heizöl verbrennen, wie sie es für nötig findet, aber es kostet sie spürbar mehr. Sie finanziert mit diesen Mehrkosten die Investitionskosten der Sparwilligen. Familie Spar wird dafür belohnt, dass sie wenig Energie braucht.

Die obigen Zahlen werden nur für das erste Jahr gelten, denn schon im kommenden Jahr werden die Verbräuche tiefer liegen.

Für alle besteht ein grosser finanzieller Anreiz, weniger Heizöl zu verbrauchen, denn für alle schlägt sich jedes eingesparte Kilo Öl mit 1.10 Fr und nicht mit 62 Rp zu Buche.

Man kann die Situation für die Familien Schweizer/ Press/ Spier auch so umschreiben:
Je nach Grösse bekommt die Familie einen Geldbetrag. (Rückvergütung aus der Energiekasse. Mit diesem Geld und mit eigenen Mitteln steht es ihr nun völlig frei, in der ihr richtig scheinenden Weise auf dem teurer gewordenen Energiemarkt ihre Bedürfnisse zu decken. Sie wird sich jetzt aber zweimal überlegen ob
- Die Zweitwohnung weiterhin auf 20° durchgeheizt werden muss
- Eine Isolation der Mansardenzimmer nicht sinnvoll wäre.
- Ein neuer effizienterer Heizkessel sich nicht lohne, Sonnenenergieanlagen müssten nicht mehr als unrentable Hobbys betrieben werden, sondern könnten sich u.U. auch finanziell rechtfertigen, denn die Amortisationsdauer schrumpft auf die Hälfte.
Zum Schluss sei noch hervorgehoben, dass das vorgeschlagene Konzept nicht gegen die Reichen gerichtet ist. Der überdurchschnittliche Energiekonsument wird vermehrt zur Kasse gebeten.

5. AUSWIRKUNGEN FÜR DIE INDUSTRIE

RENDO ist keine Bedrohung für die Industrie sondern ist eine Chance für viele Industriezweige.

Viele Energiesparmassnahmen oder Neuinvestitionen werden plötzlich interessant, da dank dem höheren Energiepreis die Amortisationsdauer drastisch -vielleicht- auf die Hälfte sinkt. Diese Vorhaben bleiben nicht Projekte sondern werden realisiert. Industriezweige, die energiesparende Technologien herstellen (Abwärmenutzung, Isolation, energiesparende Transporte usw) profitieren davon. Auch wird die Neu- und Weiterentwicklung solcher Technologien wesentlich wirkungsvoller angeregt als durch Forschungskredite. Es entsteht ein Heimmarkt für energiesparende Verfahren, was eine wesentliche Erleichterung bei der Entwicklung bedeutet. Industriebetriebe, die durch organisatorisch oder technische Massnahmen energieeffizienter fabrizieren, werden finanziell belohnt; energieineffiziente Betriebe hingegen fabrizieren erheblich teurer.
Zudem wird sich eine gewisse Umlagerung ereignen. Energieintensive Produkte werden teurer und weniger abgekauft, energieeffiziente Produkte werden billiger und verbreiteter. Dies bringt wohl eine gewisse Änderung in unserer Industrieland-schaft mit sich, was aber in Hinblick auf die künftige Energiekonsumverringering unbeschwerd und notwendig ist.
Eine andere wichtige Auswirkung ist folgende: Ein Teil des Geldes mit dem heute im Ausland viel eingekauft wird bleibt in der Schweiz für energiesparende Investitionen.

6. AUSWIRKUNGEN AUF DEN VERKEHR

Auch hier hat Renovo ähnliche Auswirkungen wie bei der Hausheizung.

Familie Schweizer, die Durchschnittsverbraucher, erhalten über die Rückvergütung bei den Steuern soviel Geld, dass ihnen die Mehrkosten beim Benzinkauf gedeckt werden.

Familie Press kann nach wie vor so viel und so verschwenderisch fahren wie es ihnen passt, doch bezahlen sie relativ teuer dafür.

Familie Spar die wenig Energie braucht, um ihre Transportbedürfnisse zu befriedigen, kann dies auf relativ günstige Art tun.

Alle haben aber ein finanzielles Interesse zu überlegen ob

- Die gemeinsame Autofahrt mit Arbeitskollegen zum Arbeitsort nicht sinnvoller wäre
- Der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel nicht sinnvoller wäre. "Die öffentlichen Verkehrsmittel als energieunästhetische Transportmittel werden netzrührig gegenüber dem Auto attraktiv."
- Wirklich jede Autofahrt notwendig ist.

Ein Pferdefuss des Konzepts auf den Gariet Verkehr soll nicht verschwiegen werden: Autofahrer im Grenzgebiet werden vermehrt im Ausland tanken. Dies ist sicher ein Nachteil: es sei aber daran erinnert dass Italien zum die Benzinpriese in Italien und der Schweiz weit auseinander liegen.

7. AUSWIRKUNGEN AUF DIE UMWELT

Nach den bisherigen Ausführungen ist es offensichtlich, dass der gesamte Energiekonsum mit dem Konzept RENOVO sinken wird. Damit sinkt auch die Menge der Abgabe und davon profitiert unsere Umwelt ganz direkt. RENOVO hat nur einen Einfluss auf die Abgasmenge. Die zulässige Zusammensetzung (SO_2 , Staub, Stickoxyde) müssen nach wie vor über Umweltschutzgesetze festgelegt werden.

Nach ein Gedanke zum vieldiskutierten Waldsterben: Einer der Gründe des schlechten Zustande unserer Wälder ist die zu geringe Nutzung. Kunststück, besteht doch ein kleiner finanzieller Anteil, diesen inländischen Rohstoff zu nutzen. Da beim Konzept Renovo der Holzpreis nicht erhöht werden soll, wird es wesentlich attraktiver, vermehrt Holz zu nutzen. Damit wird der in den nächsten Jahren immer größer werdende Holzpreisanfall auch Käufer finden und zwar zu Preisen, die dem Bauern die Arbeit tatsächlich auch decken (und zwar ohne Bundessubventionen!)

B. ZUSAMMENFASSUNG

Die im Konzept RENDVO vorgeschlagenen Massnahmen

- werden unseren Energiekonsum wesentlich verringern
- sind relativ einfach durchführbar: sie verlangen keinen zusätzlichen Beamtenapparat
- sind sozial vertretbar
- sind mit unserem freien Marktwirtschaftssystem vereinbar
- begünstigen die Realisation energieparender Investitionen
- erleichtern die Entwicklung neuer energieparender Verfahren
- entlasten die Umwelt durch Reduktion der Abwärmelast

Wäre es nicht berechtigt sich für die Verwirklichung dieses Konzeptes einzusetzen?

Freitag, 20. April 1984

Vermutlich über Ostern diskutieren wir den Ökobonus in mehreren langen Telefonaten. Ich versuche als advocatus diaboli zu zeigen, dass die Idee nicht funktionieren kann, werde aber von Georg Punkt für Punkt eines Besseren belehrt.

Mittwoch, 9. Mai 1984

Ich bin nun soweit überzeugt, dass sich das Konzept RENOVO (vermutlich in einer neuen Fassung) dem Vorsteher des Tessiner Umweltdepartementes und Präsidenten der nationalrätlichen Energiekommission, Fulvio Caccia, und dem Direktor des Bundesamtes für Energiewirtschaft, Eduard Kiener, zustellen kann.

Chur, 9. Mai 1984

Tel P 081/27 52 62
G 081/21 33 41

Herrn Nationalrat
Dr. P. Caccia
Dipartimento dell'Ambiente
6500 Bellinzona

Energiesparen

Sehr geehrter Herr Nationalrat

Erlauben Sie mir, Ihnen mit dem beiliegenden Papier einen Vorschlag zu unterbreiten, der in der gegenwärtigen Energiediskussion meiner Ansicht nach von Bedeutung sein könnte. Es handelt sich um den Vorschlag eines bei der Firma Sulzer tätigen Ingenieurs zur Reduktion des Energieverbrauches durch finanzielle Anreize. Das Bestechende an der Idee ist, dass

- Energiesparen belohnt wird
- Energieverschwendung verteuert wird
- keine Steuer erhoben werden muss
- kein wesentlicher administrativer Aufwand entsteht.

Ich bitte Sie höflich, zu prüfen, ob der Vorschlag in einer möglichst wirksamen Form in die Arbeit der Energiekommission einbezogen werden kann. Der Autor des Papiers steht für weitere Erläuterungen gerne zur Verfügung.

Ich habe mir erlaubt, den Vorschlag auch dem Direktor des Bundesamtes für Energiewirtschaft und der Geschäftsleiterkonferenz der Umweltorganisationen zur Prüfung zu unterbreiten.

Ich danke Ihnen zum voraus für Ihr Interesse und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Walter Büchi

Beilage

Kopie an: G. Ziegler, Johannisstr. 30, 8404 Winterthur

Chur, 9. Mai 1984

Tel P 081/27 52 62
G 081/21 33 41

Herrn Dr. E. Kiener
Direktor des
Bundesamtes für Energiewirtschaft
Kapellenstrasse 14
3003 Bern

Energiesparen

Sehr geehrter Herr Direktor

Erlauben Sie mir, Ihnen mit dem beiliegenden Papier einen Vorschlag zu unterbreiten, der in der gegenwärtigen Energiediskussion meiner Ansicht nach von Bedeutung sein könnte. Es handelt sich um den Vorschlag eines bei der Firma Sulzer tätigen Ingenieurs zur Reduktion des Energieverbrauches durch finanzielle Anreize. Das Bestechende an der Idee ist, dass

- Energiesparen belohnt wird
- Energieverschwendung verteuert wird
- keine Steuer erhoben werden muss
- kein wesentlicher administrativer Aufwand entsteht.

Der Vorschlag ist meines Erachtens so bestechend, dass er nicht "verheizt" werden sollte. Ich schlage deshalb vor, die Realisierungsmöglichkeiten genau zu prüfen und die Durchführung an einem Beispiel (Heizöl) im Detail auszuarbeiten, bevor die Idee an die Öffentlichkeit getragen wird. Es schiene mir wertvoll, wenn Ihr Amt dabei mitarbeiten und allenfalls die Federführung übernehmen könnte. Herr Ziegler, der Autor des Papiers würde Ihnen und Ihren Mitarbeitern für weitere Erläuterungen gerne zur Verfügung stehen.

Ich habe das Papier auch Herrn Nationalrat Caccia zur Prüfung unterbreitet und den Geschäftsleiter des Verkehrsclub der Schweiz VCS gebeten, es der Geschäftsleiterkonferenz der Umweltschutzorganisationen vorzulegen.

Ich danke Ihnen schon jetzt für Ihre Unterstützung und die Mitarbeit Ihres Amtes in dieser wichtigen Sache.

Mit freundlichen Grüssen

Walter Büchi

Beilage

Kopie an:

Herrn Nationalrat Dr. F. Caccia, 6500 Bellinzona
Herrn M. Sommer, Geschäftsleiter VCS, 3360 Herzogenbuchsee
Herrn G. Ziegler, dipl.Masching. ETH, Johannisstr. 30,
8404 Winterthur

Dienstag, 22. Mai 1984

Als Gründungsmitglied des VCS habe ich die Unterlagen zum Ökobonus auch an "unseren" Zentralsekretär Martin Sommer weitergeleitet. Er unterbreitet sie dem Umweltclub (SGU, WWF, SES).



Donnerstag, 31. Mai 1984

Die (undatierte) Antwort von Direktor Kiener, Verfasser Re/AI, fällt sehr skeptisch aus.

21.5.84

Departament federal dei trasporti e comunicazioni e dei energies
Dipartimento federale dei trasporti, tele e comunicazioni e della energia

 **Bundesamt für Energiewirtschaft**
Office fédéral de l'énergie
Ufficio federale dell'energia

3003 Bern.

031/815811
Telefax aw.ch 33065

Mit Zeichen
V. 00 - V. 01

Unter Zeichen
Nr. 00 - Nr. 01

Re/AI

Bitte dieses Zeichen in der Antwort wiedergeben.
Please de récipier cette référence dans la réponse.
Prego: rammentare questo riferimento nella risposta.

Herrn
Dr. W. Büchi
Lüstrasse 76
7000 Chur

Sehr geehrter Herr Dr. Büchi

Wir danken Ihnen für die Zustellung der interessanten Arbeit des Herrn Ziegler. Die Ausführungen des Autors sind sicher bedenkenswert. Die vorgeschlagene Variante einer Lenkungssteuer stellt aber unüberwindliche Probleme.

Mögliche Formen der Energiebesteuerung wurden Ende der 70er Jahre bei der Erarbeitung der Gesamtenergiekonzeption eingehend untersucht. In neuerer Zeit wurde in zwei Projekten des nationalen Forschungsprogramms festgestellt, dass eine Lenkungsabgabe zumindest theoretisch machbar und auch wirksam sein kann. Auf der politischen Ebene haben allerdings der Bundesrat und das Parlament bisher energiepolitische Lenkungsabgaben nicht in Betracht gezogen. Der Bundesrat befürwortet dagegen die Unterstellung der bisher befreiten Brennstoffe und der Elektrizität unter die Warenumsatzsteuer. Damit würde eine heute nicht mehr vertretbare steuerliche Entlastung einzelner Energieformen aufgehoben, und die finanzielle Verfügbarkeit des Bundes, insbesondere für die Energieforschung, würde verbessert. Die Energie-Initiative, über welche im September d.J. abgestimmt wird, sieht u.a. Energieabgaben vor. Nach bisherigen Untersuchungen und Diskussionen dürfte aber bei einer Annahme dieser Initiative eher eine Zwecksteuer in Betracht fallen, mit verhältnismässig

219700

tiefem Steuersatz und der Verwendung der Einnahmen für energiepolitische Subventionen. Der geltende Umweltschutz-Artikel gibt dem Bund möglicherweise schon heute die Kompetenz für Lenkungsabgaben, allerdings nur bei überwiegend umweltschutzpolitischer Zielsetzung.

Im folgenden möchten wir noch auf einige der eingangs erwähnten Probleme des Vorschlags hinweisen. Die Besonderheit besteht ja darin, dass die Einnahmen der Energieabgabe vollständig an die Bezahlenden zurückfliessen, allerdings gleichmässig nach Kopf bzw. Beschäftigte verteilt. Personen oder Unternehmen mit unterdurchschnittlichem Energieverbrauch würden ein grösseres, verfügbares Einkommen (bzw. einen grösseren Reingewinn) als vorher aufweisen. Dies kann zu Investitions- und Konsumverhaltensänderungen führen, die den Energieverbrauch erhöhen. Andererseits erhalten die überdurchschnittlichen Energieverbraucher einen Spar- und Substitutionsanreiz. Dies kann zu sozialen Problemen führen; man denke beispielsweise an wenig finanzkräftige Personen, welche nicht mit dauerhaften Investitionen, sondern nur mit Komfortverlust Energie sparen könnten oder an Mieter, die wenig Einfluss auf ihren Heizenergieverbrauch haben. Problematisch wäre auch die Strukturpolitik, die mit der Massnahme im Produktionssektor praktiziert würde; man denke etwa an öffentliche Verkehrsbetriebe mit vergleichsweise geringer Beschäftigtenzahl und hohem Energieverbrauch oder an einen energieintensiven Betrieb der aus regionalpolitischen oder andern Gründen volkswirtschaftlich wichtig ist usw. Wirkungsüberschneidungen mit heute z.T. schon bestehenden Vorschriften im Bau- und Heizungswesen wären nicht zu vermeiden. Vorschriften haben, sofern mit der Normierungsdichte nicht übertrieben wird, gegenüber der vorgeschlagenen, global wirkenden Massnahme wesentliche Vorteile: sie sind relativ rasch und gezielt wirksam sowie vergleichsweise gerechter und freiheitlicher (man denke z.B. an die neuen Abgasvorschriften, welche effizient sind und für alle Autofahrer

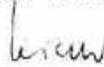
gleichermaßen gelten). Die Haupt- und Nebenwirkungen der vorgeschlagenen Massnahme sind somit kaum überblickbar und z.T. auch kontraproduktiv. Um unerwünschte Wirkungen zu verringern, wären Ausnahmeregelungen nötig. Damit würde die Massnahme, die auch bei einfacher Ausgestaltung einen zusätzlichen Beamtenapparat erfordert, noch wesentlich aufwendiger. Grösste Schwierigkeiten würden im Entscheidprozess die Bestimmung der besteuerten Energieträger, die Höhe der Steuersätze (bei weitgehend unbekanntem Preiselastizitäten usw.) bereiten.

Wir hoffen, Ihnen mit dieser Stellungnahme zu dienen. Wir bitten Sie um Ihr Verständnis, dass wir die durchaus originelle Idee des Herrn Ziegler nicht in dem von Ihnen vorgeschlagenen Rahmen unterstützen können.

Mit freundlichen Grüssen

BUNDESAMT FÜR ENERGIEWIRTSCHAFT

Der Direktor



Kiener

Kopie z.K.:

Herrn Regierungsrat Dr. F. Caccia, Präsident der Eidg. Energiekommission.

Beilage: 2 GEK-Studien

Sonntag, 17. Juni 1984

Georg zerplückt die Antwort von Direktor Kiener in einem Schreiben an Martin Sommer.

Georg Ziegler
Johannisstr. 30
8404 Winklarn

Zls. Vorschlag für Energiereduktionssystem
RENOVO

17. 6. 84

Sehr geehrter Herr Sommer,

Ich beziehe mich auf das Antwortschreiben von Hr. Kiener auf den Vorschlag „RENOVO“, das Ihnen Herr Büchi am 7. 6. 84 schickte.

Ich habe mit Walter abgesprachen, Ihnen kurz meine stichwortartige Entgegnung zu schicken. Um die Sache zu vereinfachen beziehe ich mich auf die Nummern, mit denen ich die Einwände in der beiliegenden Kopie des Briefes Kiener bezeichne:

- ① Renovo wird nicht zu Konsum und Investitionsänderungen führen, dies ist ja das Ziel des Vorschlags. Hingegen kann ich mir nicht vorstellen dass es sich dabei um eine Energieverbrauchs erhöhung handeln wird, da ja der Energiebezug senken wird.

- ② wenig finanziell kräftige Leute ne brauchen schon heute unterdurchschnittlich viel Energie. Sie werden deshalb beim System Renovo weniger für ihre Energie zahlen müssen als jetzt (siehe Familie Spar in Kapitel 4 mein Vorschlag)
- ③ Der Druck, ^{und Anreiz,} endlich die individuelle Heizkostenabrechnung einzuführen, wächst.
- ④ Die Betriebskosten aller Verkehrsträger (privat wie öffentlich) steigen. Die Betriebskosten der öffentlichen Betriebe steigen aber verhältnismäßig weniger stark als die des Autos, da der öffentliche Verkehr energieeffizienter arbeitet. Die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs steigt.
- ⑤ Der Verbrauch hat durch die Rückvergütung auch mehr Geld in der Tasche diese Kosten zu decken.
- ⑤ Hier gibt es denk bare Härtefälle (z.B. Suisseair)
- ⑥ Warum? Wo jetzt energie günstig baut oder schon gebaut hat nicht belohnt. ~~Er wird froh sein, wenn dem Bau vorzuziehen~~ ~~dazu gezwungen~~

- ⑦ Ob Vorschriften "rasch wirksam" sind oder "freierkühler" sind wage ich zu bezweifeln.
Ich ziehe es sicher vor wenn es mir überlassen ist, wann und wo ich sparen will.
- ⑧ "Renovo" soll den Energieverbrauch senken; Abgasvorschriften als Emissionen vorgeschrieben haben nichts mit Energieverbrauch zu tun.
- ⑨ Die Hauptwirkung (Energieverbrauchs-
senkung) ist sicher erkennbar. Neben-
wirkungen sind gegebenensmaßen
noch nur zum Teil und nur radi-
mental skizziert. Gerade deshalb
wäre es sehr wünschbar wenn mit
einer umfangreichen Studie die Wirkungen
gegründet werden.
- ⑩ Bestimmt wird die Höhe der Zu-
schläge und ihre gegenseitigen Ver-
hältnisse noch einiges zu reden geben.
Sie können aber immer modifiziert
werden um den Energiekonsum in
gewünschte Bahnen zu lenken.

① Um es nochmals zu betonen:
RENOVO ist keine neue Steuer.

Ich hoffe dass ich meine Stellungnahme
zum Brief keine einigermassen klar
(und lesbar) zu Papier bringen konnte.

Mit ich schon mit Walter diskutiert
habe würde ich als weiteres Vorgehen
vorschlagen:

- Gespräch mit Herrn Laccia suchen
(keine schriftliche langatmige Entgegnung)
um seine Meinung und Haltung
beeinflussen zu können bevor es
sich mit einem Brief festlegt.

Mit freundlichen Grüßen

G. Trögl

Beilage: Seite 2+3 des
Briefes Reno

c.c. Walter Buechi, Ethos

tiefem Steuersatz und der Verwendung der Einnahmen für energiepolitische Subventionen. Der geltende Umweltschutz-Artikel gibt dem Bund möglicherweise schon heute die Kompetenz für Lenkungsabgaben, allerdings nur bei überwiegend umweltschutzpolitischer Zielsetzung.

Im folgenden möchten wir noch auf einige der eingangs erwähnten Probleme des Vorschlags hinweisen. Die Besonderheit besteht ja darin, dass die Einnahmen der Energieabgabe vollständig an die Bezahlenden zurückfliessen, allerdings gleichmässig nach Kopf bzw. Beschäftigte verteilt. Personen oder Unternehmen mit unterdurchschnittlichem Energieverbrauch würden ein grösseres, verfügbares Einkommen (bzw. einen grösseren Reingewinn) als vorher aufweisen. Dies kann zu

- ① Investitions- und Konsumverhaltensänderungen führen, die den Energieverbrauch erhöhen. Andererseits erhalten die überdurchschnittlichen Energieverbraucher einen Spar- und Substitutionsanreiz. Dies kann zu sozialen Problemen führen; man denke beispielsweise an wenig finanzkräftige Personen,
- ② welche nicht mit dauerhaften Investitionen, sondern nur mit Komfortverlust Energie sparen könnten oder an Mieter, die
- ③ wenig Einfluss auf ihren Heizenergieverbrauch haben. Problematisch wäre auch die Strukturpolitik, die mit der Massnahme im Produktionssektor praktiziert würde; man denke etwa an
- ④ öffentliche Verkehrsbetriebe mit vergleichsweise geringer Beschäftigtenzahl und hohem Energieverbrauch oder an einen energieintensiven Betrieb der aus regionalpolitischen oder
- ⑤ andern Gründen volkswirtschaftlich wichtig ist usw. Wirkungsüberschneidungen mit heute z.T. schon bestehenden Vor-
- ⑥ schriften im Bau- und Heizungswesen wären nicht zu vermeiden. Vorschriften haben, sofern mit der Normierungsdichte
- ⑦ nicht übertrieben wird, gegenüber der vorgeschlagenen, global wirkenden Massnahme wesentliche Vorteile: sie sind relativ rasch und gezielt wirksam sowie vergleichsweise gerechter und freiheitlicher (man denke z.B. an die neuen Abgas-
- ⑧ vorschriften, welche effizient sind und für alle Autofahrer

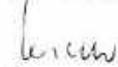
- 9) gleichermaßen gelten). Die Haupt- und Nebenwirkungen der vorgeschlagenen Massnahme sind somit kaum überblickbar und z.T. auch kontraproduktiv. Um unerwünschte Wirkungen zu verringern, wären Ausnahmeregelungen nötig. Damit würde die Massnahme, die auch bei einfacher Ausgestaltung einen zusätzlichen Beamtensapparat erfordert, noch wesentlich aufwendiger. Grösste Schwierigkeiten würden im Entscheidprozess die Bestimmung der besteuerten Energieträger, die Höhe der Steuersätze (bei weitgehend unbekanntem Preiselastizitäten usw.) bereiten.
- 10)
- M

Wir hoffen, Ihnen mit dieser Stellungnahme zu dienen. Wir bitten Sie um Ihr Verständnis, dass wir die durchaus originelle Idee des Herrn Ziegler nicht in dem von Ihnen vorgeschlagenen Rahmen unterstützen können.

Mit freundlichen Grüssen

BUNDESAMT FÜR ENERGIEWIRTSCHAFT

Der Direktor



Kiener

Kopie z.K.:

Herrn Regierungsrat Dr. F. Caccia, Präsident der Eidg. Energiekommission.

Beilage: 2 GEK-Studien

Mittwoch, 26. September 1984

Nach der am 23. September verlorenen Abstimmung über die Energieinitiative erinnere ich Nationalrat Caccia an den Vorschlag RENOVO. Gleichzeitig sende ich das Papier an Elmar Ledergerber, Mitglied der Energiekommission, mit der Anregung, in der Kommission eine detaillierte Untersuchung des Vorschlags zu beantragen.

Chur, 26. September 1984

Herrn Nationalrat
Dr. F. Caccia
6500 Bellinzona

Energiesparen

Sehr geehrter Herr Nationalrat Caccia

Nach dem Abstimmungsergebnis vom letzten Sonntag ist es wohl an der Zeit, auf den Vorschlag RENOVO zurückzukommen, den ich Ihnen vor einiger Zeit zugestellt habe. Ich bin der Ansicht, dass diese Idee nun weiter geprüft werden sollte. Die Kritik, die das Bundesamt für Energiewirtschaft in seinem undatierten Brief äussert, den Sie auch erhalten haben, ist - soweit ich es beurteilen kann - nicht fundiert. Zumindest sollte meines Erachtens die von mir vorgeschlagene Studie durchgeführt werden. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie Herrn Ziegler ermöglichen könnten, seinen Vorschlag vor einem geeigneten (kritischen) Gremium zu verteidigen.

Mit freundlichen Grüßen

Walter Büchi

Kopie z.K. an G. Ziegler, Winterthur

Chur. 26. September 1984

Herrn
E. Ledergerber
c/o INFRAS
Dreikönigstrasse
8002 Zürich

Energiesparen

Sehr geehrter Herr Ledergerber

Auf Empfehlung von Werner Spillmann sende ich Ihnen als Beilage das Papier REMOVO von Herrn Georg Ziegler, Winterthur, sowie einen Briefwechsel mit dem Bundesamt für Energiewirtschaft dazu. Meines Erachtens ist die Kritik des Bundesamtes nicht fundiert; es sollte meines Erachtens mindestens einmal die von mir vorgeschlagene Detailüberprüfung anhand eines Beispiels vorgenommen werden.

Ich bitte Sie, zu prüfen, ob in der Kommission Caccia ein Antrag auf Durchführung einer entsprechenden Untersuchung durchzubringen wäre. Herr Caccia kennt das Papier.

Falls Sie in der Beurteilung mit dem Bundesamt übereinstimmen, bitte ich Sie, zumindest einmal mit Herrn Ziegler über den Vorschlag zu reden, bevor Sie ihn in den Papierkorb werfen.

Mit freundlichen Grüßen

Walter Büchi

Beilagen

Kopie z.K. an G. Ziegler, Winterthur

Mittwoch, 3. Oktober 1984

Auch Elmar Ledergerber setzt sich nicht für eine detaillierte Prüfung des Vorschlags ein, ebenfalls mit jenen Argumenten, die eigentlich gerade genauer geprüft werden sollten.

infr

Mitteleuropäische Erreichungstechnik, Umwelt- und Wirtschaftsinformatik
Direktionsbüro St. CH-8002 Zürich, Tel. 011/2/21114
Zooqubun, Hordhaud 31.000, Öbertektofon, BIL 01/2/341527

Zürich, 3. Oktober 1984
EL/ew/06

Herrn
Dr. W. Büchi
Loestrass

Energiesparen
Ihre Zuschrift vom 26. September 1984

Sehr geehrter Herr Büchi,

Mit Interesse habe ich Ihre Zuschrift zum Thema "Unser Energiekonsum" gelesen. Das von Ihnen vorgeschlagene Konzept einer Lenkungssteuer mit völliger Rückvergütung weist in der Tat bestechende Züge auf. Die Beurteilung, wie sie vom Bundesamt für Energiewirtschaft vorgenommen wurde, ist meines Erachtens in den meisten Punkten nicht stichhaltig. Trotzdem scheinen mir einige kritische Bemerkungen angebracht:

1. Haushalte:

Das vorgeschlagene System könnte vor allem im Sektor Haushalte recht gut funktionieren. Unbedingte Voraussetzung dazu ist jedoch, dass für alle Haushalte die individuelle Heizkostenabrechnung eingeführt wird. Sonst besteht für den einzelnen Mieter keinerlei Anreiz, Energie zu sparen, denn die Früchte seiner individuellen Anstrengungen kommen ihm nur zu einem Bruchteil zugute. Das vorgeschlagene System beinhaltet a priori keinen Anreiz zum Energiesparen für den Besitzer von Miethäusern, da er die entstehenden Heizkosten nach wie vor voll auf die Mieter überwälzen kann. Leider dürfte die individuelle Heizkostenabrechnung aber noch auf Jahre hinaus nur für einen kleinen Bruchteil der Mieter eingeführt sein.

2. Industrie und Wirtschaft:

In der vorgeschlagenen Form würde die Lenkungssteuer vor allem in der Wirtschaft zu relativ grossen Ungerechtigkeiten führen. Sie schlagen vor, dass die Steuererträge an die einzelnen Firmen nach Anzahl der Beschäftigten zurückfliessen. Dies scheint meines Erachtens kein gangbarer Weg zu sein. Gerade der personalintensive Dienstleistungssektor, der in der Regel nur etwa ein Viertel des Energieverbrauchs pro Arbeitsplatz, im Vergleich zur Industrie, aufweist, würde von einer solchen Regelung weit überproportional und ungerechtfertigt profitieren. Ähnliche Unterschiede sind auch

in der Industrie anzutreffen. Energieintensive Produktionszweige sind nicht unbedingt gekoppelt mit einer grossen Anzahl von Beschäftigten. Die vorgeschlagene Rückvergütung würde so tatsächlich vor allem zwischen den einzelnen Industriebranchen und insbesondere bei der ohnehin gefährdeten Konsumgüter-Industrie zu relativ grossen Unterschieden führen.

3. Dazu kommt die politische Beurteilung: Ich teile in diesem Punkt die Ansichten des Bundesamtes für Energiewirtschaft. Zurzeit scheint eine neue Diskussion über Energieabgaben irgendwelcher Art nicht opportun und politisch nicht erfolgversprechend. Es scheint heute so zu sein, dass der Schweizer zuerst wieder in eine neue Erdölkrise hineinlaufen muss, bis er bereit ist, eine vernünftige und tatkräftige Energiepolitik zu akzeptieren.

Ich hoffe gerne, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben und grüsse Sie freundlich



Einar Ledergerber

Kopie z.K.:
Herrn RR F. Caccia, Präsident der Eidg. Energiekommission

Mittwoch, 10. Oktober 1984

Ich empfehle Elmar Ledergerber, den Vorschlag einmal mit der Georg Ziegler zu diskutieren, da er vermutlich in die gleichen Fallen getappt ist, wie auch Direktor Kiener.

Chur, 10. Oktober 1984

Herrn
E. Ledergerber
c/o INFRAS
Dreikönigstrasse 51
8002 Zürich

Energiesparen/RENOVO

Sehr geehrter Herr Ledergerber

Besten Dank für Ihren Brief vom 3. Oktober. Zuerst möchte ich klarstellen, dass der Vorschlag, den ich Ihnen unterbreitet habe, nicht von mir stammt. Autor ist dipl.Ing.ETH G. Ziegler, Winterthur.

Erlauben Sie mir trotzdem, zu den von Ihnen angebrachten drei kritischen Bemerkungen zu replizieren. Ich möchte dabei von hinten beginnen:

Es ist verständlich, dass der Öffentlichkeit nicht unmittelbar nach den Energiesparabstimmungen ein neuer Vorschlag für eine Energieabgabe zur Diskussion vorgeworfen werden soll. Da Sie aber - wie ich - mit der nächsten Erdölkrise sicher rechnen, ist es zweifellos sinnvoll, die dannzumal nötigen Vorschläge jetzt schon vorzubereiten. Wenn die Ölkrise dann auf sich warten lässt, kann das Modell RENOVO immer noch früher vorgebracht werden.

Dabei ist es klar, dass es - dies zu Ihrem zweiten Punkt - für gewisse Bereiche noch verfeinert, differenziert werden muss. Dass dies einem Einzelnen in der Freizeit nicht möglich ist, liegt auf der Hand. Deshalb mein Wunsch, den Vorschlag einmal in einem Teilbereich im Detail durchzudenken und modellmässig durchzutesten.

Im ersten Punkt Ihres Briefes scheint allerdings auch durch, dass Sie nicht ganz an die Einfachheit und Wirksamkeit des Systems glauben. Dies ist verständlich - denn mir scheint, auch Sie seien hineingefallen. Wenn der Besitzer eines Miethauses eine Abgabe auf dem Heizöl entrichten muss und der Mieter (!) diese Abgabe als Rückersaatung p.c. erhält, dürften sehr wohl Anreize sowohl für das Energiesparen wie auch für die individuelle Heizkostenabrechnung geschaffen sein.

Das Beispiel scheint mir zu zeigen, dass es zumindest sinnvoll wäre, das System RENOVO mit Herrn Ziegler einmal durchzudiskutieren. Ich

Bin sicher, dass nach einem solchen Gespräch auch Skeptiker überzeugt wären, dass mindestens einmal ein Beispiel seriös durchgearbeitet werden sollte.

Mit freundlichen Grüßen

Walter Büchi

Kopie z.K. an:
RR Dr. F. Caccia
G. Ziegler

Freitag, 15. März 1985

Georg Ziegler sendet mir eine überarbeitete Fassung des Konzeptes RENOVO, unter dem Titel AURORA nun auf den Energieverbrauch im Verkehr ausgerichtet.

Liebe Wille
Als Resultat der vorübergehenden Reaktionen
auf "Renovo" habe ich den Grundgedan-
ken auf den Automobilkonzern
und dies im vorliegenden Konzept
"AURORA" zusammengefasst. Ich wäre
stolz, wenn Du kritisch den Artikel
lesen könntest da ich es habe, ihn an
denese Leute - VCS, LdU, Dep. der. Innen, ...
schicken möchte.
Herzliche Grüsse
Georg

750 Ranunculaceae: Ranunculus glacialis L.
(211) Gletscher-Hahnenfuß - Ranuncule des glaciers
Ranuncolo del ghiacciaio - Glacier Crowfoot

AURORA, umschreiben
2. März 78

A U R O R A

Autoverkehrsreduktion ohne Rationierung

Wenn Sie der Ansicht sind, dass in unserer Verkehrs- und Energiewirtschaft alles zum besten steht und dass das Waldsterben von selbst vorbeigehen wird, so können Sie diesen Artikel getrost zur Seite legen. Begreiflicherweise sind Sie an keinen Änderungen interessiert.

Sind Sie aber der Meinung, dass

- das Waldsterben mit dem Schadstoffausstoss der Autos zusammenhängt
- 1200 Verkehrstote pro Jahr ein riesiger Blutzoll ist
- die Wohnqualität längs der Hauptverkehrsstrassen enorm gesunken ist,

so lesen Sie bitte weiter. Halten Sie sich aber bitte vor Augen, dass diese Auswirkungen nur gemildert werden können, wenn wir

zu Massnahmen bereit sind.

1. Problematik der Reduktion des Autoverkehrs

Wie können wir die Nachteile des Überbordenden Individualverkehrs mindern, ohne aber die unbestreitbaren Vorteile des Autos aufgeben zu müssen?

Grundsätzlich sind zwei Wege offen:

Entweder kann man die negativen Auswirkungen des Autoverkehrs mindern (Abgaskatalysatoren, sichere Autos, Lärmschutzwände, Vorschriften über zulässigen Benzinverbrauch usw.).

Dies wird schon heute mit einer Unzahl von Gesetzen, Vorschriften und Massnahmen versucht und z.T. auch erreicht.

Die andere Möglichkeit besteht darin, das gesamte Volumen des Autoverkehrs zu reduzieren.

Ein Grossteil des Volkes, aber auch verantwortungsvolle Politiker, betrachten dies heute als notwendige zusätzliche Massnahme, werden doch damit alle negativen Auswirkungen wie Emission, Unfälle und Lärm gleichzeitig gesenkt.

Über das WIE, sind aber die Meinungen geteilt und eine gewisse Ratlosigkeit macht sich breit.

Die wohl am meisten diskutierte Massnahme, die Benzin-Rationierung, bedingt einen riesigen administrativen Aufwand. Das Problem der gerechten Verteilung erscheint unüberwindbar.

Auch die Einschränkung der Autozulassungen, eine andere Form der Rationierung, scheitert am Problem der gerechten Zuteilung.

Die "autofreien Sonntage" und ähnliche Vorschläge sind kaum eine befriedigende Lösung, wird doch so dem Bürger vorgeschrieben, wann und wo er zu sparen habe.

Aufrufe zum Sparen und vermehrtem Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel sind wohl sympatisch, aber leider nicht wirkungsvoll (siehe unvermindertes Verkehrsvolumen am Bettag).

Autobahnvignetten u.a. reduzieren das Verkehrsvolumen bestimmt nicht; sie bringen höchstens dem Bund zusätzliche Einnahmen.

Wohl am ehesten hätte noch eine Benzinsteuer, also eine Benzinverteuerung, Erfolg. Diese Massnahme ist aber sozial ungerecht, trifft doch die Benzinverteuerung den sozial Schwachen stärker. Personen- und Gütertransport werden teurer.

Nachfolgend soll ein Konzept zur Autoverkehrsvolumenreduktion beschrieben werden, das

- einfach und mit minimalen Kosten durchführbar ist
- progressiv in der Wirkung gesteigert werden kann
- sozial gerecht ist
- wirksam einen Teil des Verkehrsvolumens auf den öffentlichen Verkehr lenkt
- sofort einführbar ist
- keine allgemeine Verteuerung des Personen- und Gütertransports nach sich zieht.

2. Das Konzept AURORA

Autoverkehrsreduktion ohne Rationierung

Das Konzept Aurora beruht auf den sehr einfachen Grundgedanken:

- a) Der Preis von flüssigen Treibstoffen wird wesentlich erhöht (z.B. von 1.28 Fr/l auf 2.00 Fr/l). (*)
- b) Dadurch fließen grosse Geldmengen in eine "Verkehrskasse".
- c) Dieser Betrag wird wieder restlos unter alle Verkehrsteilnehmer verteilt, und zwar pro Kopf. Die Rückvergütung geschieht am einfachsten als Gutschrift bei der Steuerrechnung. (**) (***)

Die Auswirkungen dieses fast trivial einfachen Konzepts (nur Punkt c) ist eigentlich neu) sollen in den nächsten Kapiteln beleuchtet werden.

- (*) Die angegebenen Zahlen dienen nur dazu, um das Verständnis zu fördern. Bei der Einführung dieses Konzeptes sollte der Zuschlag z.B. bei 10 % liegen und dann jährlich angehoben werden.
- (**) Es wäre sinnvoll, dabei einen Erwachsenen voll zu zählen, einen Jugendlichen (6 - 16 J.) zu 50 % zu zählen und für ein Kind (unter 6 J.) keine Rückvergütung zu zahlen.
- (***) Es wird davon ausgegangen, dass in naher Zukunft die Verkehrssteuern auch direkt über einen Benzinpreiszuschlag bezahlt werden. Sollte dies nicht der Fall sein, so wäre es richtig, aus der Verkehrskasse zuerst die Verkehrssteuern zu zahlen.

3. Auswirkungen für den Staat

Die Staatskasse merkt von AURORA nichts. Mit Nachdruck sei darauf hingewiesen, dass alles Geld, das dank der erhöhten Benzinpreise in die "Verkehrskasse" fliesst, wieder unter die Verbraucher verteilt wird. AURORA ist keine offene oder versteckte neue Steuer.

Global würde sich das Konzept AURORA etwa wie folgt für die Staatskasse auswirken:

Verbrauch an flüssigen Treibstoffen (1982)	5 000 Mio l/a
Dafür bezahlt der Verbraucher (2.00 Fr/l)	10 000 Mio Fr/a
Davon fliesst wie bisher ein Teil zu Produzenten, Steuerbehörden, Verteiler (1.28 Fr/l)	5 400 Mio Fr/a
Der Rest fliesst in die "Verkehrskasse"	3 600 Mio Fr/a

und wird an 4 Mio Erwachsene
1 Mio Jugendliche
(zu 50% gewichtet)

4,5 Mio Bezugsberechtigte

verteilt.

Rückerstattung pro
Bezugsberechtigten 800 Fr.

Total Rückerstattung 3 600 Mio Fr/a

Damit verbleiben in der "Verkehrskasse" 0
=====

Die Staatskasse spürt also nichts von diesen Massnahmen.

Mit Nachdruck sei nochmals darauf hingewiesen, dass alles Geld, das in die Verkehrskasse fliesst, wieder unter die Verkehrsteilnehmer aufgeteilt werden muss.

Es sei hier ein Pferdefuss des Konzeptes nicht verschwiegen:
Autofahrer in Grenznähe werden vermehrt im Ausland tanken.
Dies ist bestimmt ein Nachteil, aber

- . Ausländer, die in der Schweiz tanken, kompensieren z.T. die so der "Verkehrskasse" entzogenen Einnahmen
- . jahrelang lagen die Benzinpreise Italien - Schweiz weit auseinander, ohne dass dies als Katastrophe betrachtet wurde
- . wenn das Konzept AURORA nach der progressiven Anfangsphase voll wirksam wird, muss erwogen werden, ob sich nicht gewisse flankierende Zollmassnahmen aufdrängen.

4. Auswirkungen für den privaten Verkehrsteilnehmer

Ausgehend von den Zahlen des letzten Kapitels, sollen nachstehend die Auswirkungen für den einzelnen Verkehrsteilnehmer beleuchtet werden. Dabei werden die Auswirkungen für Familie Spar (kleiner Benzinverbrauch) für Familie Schweizer (durchschnittlicher Verbrauch) und Familie Prass (grosser Verbrauch) verglichen.

<u>heutige Situation:</u>	Familie Spar	Familie Schweizer	Familie Prass
Insassen pro Auto	2	2	2
Fahrleistung	15 000	22 220	30 000 km
Verbrauch	8	10	15 l/100 km
Jährlicher Benzinverbrauch	1 200	2 222	4 500 l
Zu bezahlen beim Tanken (1.28 Fr/l)	1 536	2 844	5 760 Fr.
Rückvergütung	0	0	0 Fr.
Kosten für Benzin	1 536	2 844	5 760 Fr
Kosten pro Liter	1.28	1.28	1.28 Fr/l
Benzinkosten pro km	0,102	0,128	0,192 Fr/km

Mit dem Konzept AURORA sieht das Bild wie folgt aus:

	Familie Spar	Familie Schweizer	Familie Prass
Insassenz	2	2	2
Fahrleistung	15 000	22 200	30 000 km
Verbrauch/100 km	8	10	15 l
Jährlicher Benzinverbrauch	1 200	2 222	4 500 l
Zu bezahlen beim Tanken (2.Fr/l)	2 400	4 444	9 000 Fr
Rückvergütung für 2 Erwachsene	1 600	1 600	1 600 Fr
Kosten für Benzin	800	2 844	7 400 Fr
Kosten pro Liter	0,67	1,28	1,64 Fr/l
Benzinkosten pro km	0,053	0,128	0,246 Fr

Für Familie Schweizer, die durchschnittlich viel Benzin verbraucht, ändert sich nichts. Familie Prass darf weiterhin soviel Benzin verbrauchen, wie sie es für notwendig findet, aber es kostet sie spürbar mehr. Familie Spar, die wenig Benzin braucht, um ihre Transportbedürfnisse zu decken, kann dies zu einem günstigen Preise tun.

Da aber für alle der Liter 2 Fr. kostet, haben alle ein finanzielles Interesse zu überlegen, ob

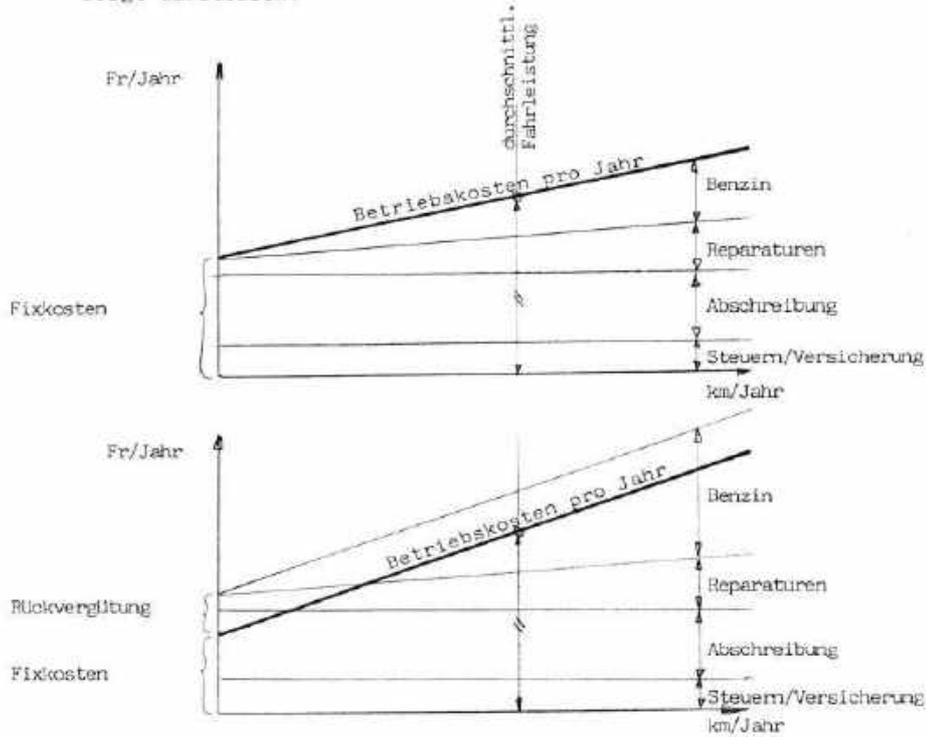
- die gemeinsame Autofahrt mit Arbeitskollegen zum Arbeitsplatz nicht sinnvoll wäre
- der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel nicht ratsam wäre
- der Wohnort "20 Autominuten von Stadtgrenze" die richtige Lösung ist
- ein sparsameres Auto nicht sinnvoll wäre
- wirklich jede Autofahrt notwendig ist.

Es sei nochmals betont, dass die Befriedigung der Transportbedürfnisse im Durchschnitt nicht teurer wird, da kein Geld aus dem System Verkehrsteilnehmer - Verkehrskasse abfließt.

Das Konzept AURORA bewirkt

- höhere direkte Kosten (Benzin)
- tiefere Fixkosten (Amortisation)

Ganz vereinfacht lässt sich die Situation qualitativ wie folgt darstellen:



Das die Rückvergütung auch Verkehrsteilnehmern ohne eigenes Auto zusteht, mag zuerst erstaunen, ist aber bei genauem Hinsehen klar:

Benützer der öffentlichen Verkehrsmittel erbringen schon heute eine Vorleistung, indem sie ihre Verkehrsbedürfnisse auf umweltgerechtere, energiegünstigere Weise lösen. Trotzdem sind sie den Nachteilen des Autoverkehrs - Lärm, Abgase, Waldsterben - genau gleich ausgesetzt.

5. Auswirkungen für den öffentlichen Verkehr

In vielen Fällen erachtet es heute der Autobesitzer als zu teuer, das Auto in der Garage stehenzulassen und für eine Reise oder den täglichen Arbeitsweg auf das öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, da die fixen Kosten (Abschreibung, Steuern) genau gleich weiter anfallen.

Mit dem Konzept AURORA aber

- steigen die variablen Kosten des Autos (wegen höheres Benzinpreises)
- sinken die fixen Kosten (wegen Rückvergütung).

Der Automobilist kann es sich viel eher leisten, auf das öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen und trotzdem weiterhin ein Auto zu besitzen, da die finanzielle Reizschwelle spürbar gesunken ist.

Die öffentlichen Verkehrsmittel werden mehr benützt, ihre Rentabilität steigt. Dies ist eine wesentlich sinnvollere Art, den öffentlichen Verkehr zu fördern als es mit Subventionen zu tun.

Natürlich gilt dies in erster Linie für alle elektrisch betriebenen Verkehrsmittel. Aber auch die benzinbetriebenen Busse werden konkurrenzfähiger gegenüber dem Auto, da diese Verkehrsmittel pro Passagierkilometer wesentlich weniger Treibstoff als private Autos benötigen.

Auch für den Gütertransport ergibt sich ein ähnliches Bild: Wo Schwerverkehr und Bahn miteinander in Konkurrenz stehen (Massengüter, Transport über grosse Distanz), verschiebt sich das Gleichgewicht zugunsten der Bahn.

Bei der Feinverteilung der Güter, und in anderen Gebieten, wo der Strassentransport sinnvoller als der Schienenverkehr ist, wird der Lastwagen weiterhin eingesetzt. Aber auch hier hat der Transporteur vermehrt Interesse an einem energiesparenden Transport (da die Benzinkosten gestiegen sind).

6. Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Ohne Zweifel würde das Konzept AURORA Änderungen in unserem Wirtschaftsgefüge bringen. Da aber AURORA ohne weiteres stufenweise eingeführt werden kann, werden diese Änderungen langsam stattfinden.

Bei der gewählten Zielsetzung - Reduktion des Autoverkehrs - werden gewisse Branchen wie

Treibstoffimporteure,
Tankstellenbesitzer und Garagenbesitzer,
Autohändler,
Autoverbände usw.

zwangsläufig Umsatzeinbussen erleiden und gegen die vorgeschlagenen Massnahmen opponieren.

Das Hauptargument lautet (wie so oft):

Verlust von Arbeitsplätzen.

Bei einem vermehrten Umstieg auf den öffentlichen Verkehr wird aber ein wesentlich grösser Anteil der Arbeit in der Schweiz selbst geleistet als beim privaten Verkehr.

Verkehrsmittel:

Lokomotiven, Eisenbahnwagen, Busse werden zum grössten Teil in der Schweiz hergestellt. Personenfahrzeuge kommen hingegen praktisch nur aus dem Ausland.

Antriebsenergie:

Öffentliche Verkehrsmittel werden überwiegend von inländischen Energiequellen (elektrisch) angetrieben; der private Verkehr verbraucht Energie (Benzin/Diesel), die ausschliesslich aus dem Ausland bezogen wird.

Schon diese sehr globalen Überlegungen zeigen, dass bei einer Förderung des öffentlichen Verkehrs keine Arbeitsplätze verloren gehen; eine gewisse Umstrukturierung wird aber notwendig sein. Sie ist nicht zu vermeiden, wenn wir das Autoverkehrsvolumen einschränken wollen.

(Verlust von Arbeitsplätzen mag stimmen, diesmal aber in Arabien und Fernost.)

Das andere wichtige Argument ist "Systemveränderung", ein Schlagwort, dem ein subversiver Klang anhaftet. Unser Gesellschafts- und Wirtschaftssystem ist immer in ständiger Änderung begriffen. Auch der Zerfall unserer Umwelt und das Waldsterben ist eine Systemveränderung.

Ist es so verwerflich, dagegen anzukämpfen?

7. Zusammenfassung

Die im Konzept AURORA vorgeschlagenen Massnahmen

- werden den privaten Autoverkehr wesentlich verringern und den öffentlichen Verkehr fördern
- sind schrittweise einführbar
- sind einfach und ohne zusätzlichen Beamtensapparat durchführbar
- sind sozial vertretbar
- verteuern den Verkehr im Durchschnitt nicht
- sind mit unserem freien Wirtschaftssystem vereinbar

Wäre es nicht gerechtfertigt, sich für die Verwirklichung dieses Konzepts einzusetzen?
--

Adresse des Verfassers:

Georg Ziegler
Johannisstr. 30
8404 Winterthur
Tel. 052 27 97 53

Mittwoch, 3. April 1985

Nachdem wir das Konzept AURORA intensiv diskutiert haben, sendet Gerold Ziegler das Papier an Martin Sommer, Zentralsekretär des VCS. Kopien gehen an zahlreiche Parlamentarier und weitere möglicherweise interessierte Personen.

Georg Ziegler
Dipl.Masch.Ing.ETH
Johannisstrasse 30
8404 Winterthur

3. April 1985

Herrn
Martin Sommer
Zentralsekretär VCS
Postfach
3360 Herzogenbuchsee

Betr. AURORA Autoverkehrsreduktion
ohne Rationierung

Sehr geehrter Herr Sommer

Im Sommer 1984 hat Ihnen Herr Walter Büchi das Konzept "RENOVO" unterbreitet, ein Konzept mit dem Ziel, den gesamten schweizerischen Energiekonsum einzudämmen.

Das Amt für Energiewirtschaft, dem dieses Konzept auch vorgelegt wurde, hat dazu eine ablehnende Haltung eingenommen. Ich habe Ihnen dazu am 17.6.84 meinen Kommentar geschickt.

Gerne würde ich von Ihnen erfahren, ob Sie seither etwas diesbezüglich unternommen haben.

Angeregt durch das positive Echo, aber auch durch berechtigte Einwände gegen RENOVVO, habe ich unterdessen die gleiche Grundidee ausschliesslich auf das Verkehrsproblem angewandt.

Das jetzt vorgeschlagene Konzept AURORA

- verringert den privaten Autoverkehr
- fördert den öffentlichen Verkehr
- ist schrittweise einföhrbar
- ist sozial vertretbar
- verteuert den Verkehr im Durchschnitt nicht
- ist mit einem minimalen administrativen Aufwand durchführbar.

Ich bin überzeugt, dass Sie sich für das vorgeschlagene Konzept einsetzen werden und können, decken sich doch die Ideen sehr weitgehend mit den von Ihnen in "Umwelt/Verkehr/Umkehr" vorgeschlagenen Massnahmen.

- 2 -

Insbesondere schlage ich vor, dass Sie dieses Thema an der nächsten Geschäftsleitersitzung der Umweltschutzorganisationen besprechen.

Es würde mich freuen, Ihre Stellungnahme zu erfahren.

Mit freundlichen Grüßen

G. Z.

Beilage erwähnt.

cc. Hr. Walter Büchi (VCS) Chur

P.S. Ich werde gleichzeitig den gleichen Vorschlag an folgende Stellen schicken:

Herrn Bundesrat A. Egli, Dept. des Innern
Herrn Pedrolli, Amt für Umweltschutz
Herrn Prof. A. Nydegger, Handelshochschule St. Gallen
Herren B. Wehrli/W. Spillmann, Schweizerische Gesellschaft f. Umweltschutz
Herrn R. Widerkehr, WWF
Herrn J. Rohner, Schweizerischer Bund für Naturschutz
Vorstand der Sozialdemokratischen Partei der Schweiz
Vorstand des Landesrings der Unabhängigen
Vorstand der Evangelischen Volkspartei
Frau U. Mauch, Nationalrätin
Herrn F. Jäger, Nationalrat
Herrn H. Mäder, Nationalrat
Herrn E. Ledergerber, Kantonsrat des Kantons Zürich
Frau L. Appert-Sprecher, Kantonsrätin des Kantons Zürich
Herrn E. Bux, Kantonsrat des Kantons Zürich
Herrn W. Beck, Vizepräsident EVP des Kantons Zürich

Mittwoch, 10. April 1985

Martin Sommer teilt Georg Ziegler mit, dass das Konzept AURORA zur Besprechung an der nächsten Geschäftsleitersitzung der Umweltorganisationen vorgesehen ist.



VCS · AST

VERKEHRS-CLUB DER SCHWEIZ
ASSOCIATION SUISSE DES TRANSPORTS
ASSOCIAZIONE SVIZZERA DEL TRAFFICO

Zentralsekretariat
Bahnhofstrasse 8
Postfach
3360 Herzogenbuchsee

Tel. 0 063 - 61 51 51
PC 49-1651

10.4.1985

Herrn
Georg Ziegler
Dipl.Masch.Ing. ETH
Johannisstrasse 30

8404 Winterthur

Sehr geehrter Herr Ziegler

Vielen Dank für die Zustellung Ihres Konzepts "AURORA". Dazu können wir Ihnen mitteilen, dass bezüglich der Idee, einen Zuschlag auf den Benzinpreis zu erheben, um diesen als "Umwelt-Bonus" gleichmässig an die Bevölkerung wieder zu verteilen, schon einiges im Gang ist. Der VCS-Zentralvorstand hat diesen Vorschlag (der inzwischen auch von anderer Seite an uns getragen wurde) geprüft und eine VCS-interne Arbeitsgruppe beauftragt, Realisierbarkeit und Konsequenzen einer solchen Massnahme abzuklären und anderen Möglichkeiten (z.B. Benzinrationierung) gegenüberzustellen.

Für die nächste Geschäftsleitersitzung der Umweltorganisationen am 25. April 1985 ist Ihr Vorschlag ebenfalls bereits traktandiert.

Sie haben Ihr Konzept an eine Reihe weiterer Stellen geschickt. Allfällige Reaktionen würden uns natürlich sehr interessieren. Die VCS-Arbeitsgruppe tagt übrigens wieder am 19. April. Wir werden Sie nach dieser Sitzung über das weitere Vorgehen orientieren.

Wir danken Ihnen nochmals ganz herzlich für Ihre interessanten Anregungen und grüssen Sie freundlich.

Verkehrs-Club der Schweiz


Martin Sommer

Kopie an: - W. Büchi, Chur
- W. Spillmann (SGU)
- R. Wiederkehr (WWF)
- J. Rohner (SBN)
- die Mitglieder der
VCS-Arbeitsgruppe WALD

Mittwoch, 1. Mai 1985

Prof. Dr. Henner Kleinewefers von der Universität Freiburg, dem Georg Ziegler das Papier AURORA ebenfalls zugestellt hat, schickt ihm eine Beurteilung. Er ist der Ansicht, "dass Sie möglicherweise das Ei des Kolumbus in dieser Sache gefunden haben. Ich habe gegen ihren Vorschlag nichts vorzubringen. Im Gegenteil, er weist alle Vorteile meines eigenen Präferenzvorschlages auf, ist aber, wie sie selbst sofort erkannt haben, administrativ bedeutend einfacher."

1. Mai 1985

Lieber Wallo, Da Du ab

~~Ab~~ Geburtshefe deiner Idee
mich von Anfang an unterstützt,
freut es mich natürlich sehr, dass
sich Dir diese sehr spontane und
eindeutige Reaktion eines Gelehrten[⊗]
schreiben kann.

Herzliche Grüsse
Georg

P.S. Geppert hat er mich auch, Ziel
in der letzten VCS Zeitung im Bild
zu sehen, nach dem unsere sonstigen
Kontakte nur via Telephonat
stattfinden

⊗ Prof Kleinewefers veröffentlichte den Ti-
tikel „Zur Inventionierung“? Ja, aber richtig!
im Tagi Nr 16

herra
Dipl.Ing. Rüdiger Georg Ziegler
Jonandstr. 50
8404 Winterthur

1. Mai 1985

Sehr geehrter Herr Ziegler,

Ihr Brief erreicht mich in einer Periode von 80-Stunden-wochen, und so war ich sicher nicht spontan positiv eingestellt, als ich ihn öffnete. Umso ernster können Sie es nehmen, wenn ich nun sage, daß Sie möglicherweise das Ei des Kolobus in dieser Sache gefunden haben. Ich habe gegen Ihren Vorschlag nichts vorzubringen. Im Gegenteil, er weist alle Vorteile meines eigenen Referenzvorschlags auf, ist aber, wie Sie selbst sofort erkannt haben, administrativ bedeutend einfacher.

Ich möchte im folgenden kurz graphisch⁶ zeigen, daß Ihr Vorschlag, insbesondere wenn man ihn mit der Versteigerung von Inputkontingenten verbindet, in allen Punkten meiner Beurteilungstabelle mit Ausnahme seiner höheren administrativen Ineffizienz und evtl. des subjektiv einzuschätzenden Symbolwerts identische und nicht etwa nur ähnliche Wirkungen hat, wie die handelbaren Kontingente für alle. Im übrigen sei erwähnt, daß Ihre Grundidee der Kombination einer Mengensteuer mit einer Pauschalrückvergütung in der ökonomischen Theorie (sog. wohlfahrtsökonomie) seit Jahrzehnten Parallelen hat; aber meines Wissens ist bisher kein Ökonom auf die Idee gekommen, dieses aus anderen Zusammenhängen bekannte Prinzip auf Probleme der Umweltpolitik anzuwenden.

Nun also der Vergleich (Zeichnungen auf separaten Klatt) :

1. Handelbare Kontingente für alle

Der Vorschlag funktioniert, wie ich es in meinem Artikel beschrieben habe.

Für den Vergleich mit Aurora sei angenommen (was aber in der Realität perfekte Märkte für die Kontingente voraussetzt), daß jeder Kontingentinhaber denselben Preis für sein Kontingent erlöst, wenn er es verkauft. Diesen Preis muß er auch sich selbst in Rechnung stellen, wenn er das Kontingent selbst verbraucht.

Unter diesen Voraussetzungen ist die schraffierte Fläche der Wert aller Kontingente zusammen. Der Wert eines einzelnen Kontingents ist dann $\frac{K \cdot P_k}{Z_1}$.

⁶ Man kann das auch mathematisch beweisen. Aber dazu fehlt mir im Moment die Zeit.

2. Aurora (Auf den Daten muß man kommen !)

Aurora ist ja eine Benzinsteuer mit Rückvergütung. Die Benzinsteuer habe ich ebenfalls in meinem Artikel beschrieben. Dem dort Gesagten ist nun hinzuzufügen, daß der Steuereinkommen ΣK_i nunmehr vollumfänglich an die Berechtigten zurückvergütet wird $\frac{\Sigma K_i}{\Sigma I_i}$. Die Rückvergütung für den einzelnen beträgt $\frac{K_i}{I_i}$.

Wenn nun mit Aurora der gleiche mengenmäßige Effekt wie mit den handelbaren Individualkontingenten erzielt werden soll, wird auch das schraffierte Feld in Abbildung 2 gleich groß sein wie in Abbildung 1, wenn ferner die Zahl der Kontingentinhaber gleich groß ist wie die Zahl der Vergütungsberechtigten, ist auch der Wert der dem einzelnen zugewiesenen Kontingente gleich groß wie der Betrag der Rückvergütung.

Die Vorschläge sind also identisch in ihren Wirkungen bis auf die folgenden Punkte :

- Aurora ist administrativ viel einfacher.
- Über die jeweiligen Symbolwerte mag man streiten. (M.B. ist das aber ein peripheres Problem.)
- Bei dieser Version von Aurora werden die Behörden den Mengeneffekt der Steuer im voraus nicht abschätzen können, da sie weder die Nachfragekurve genau kennen noch die Benzinpreisentwicklung am Weltmarkt voraussagen können. In bezug auf die Steuerbarkeit des Mengeneffekts sind also die handelbaren Individualkontingente dieser Version von Aurora überlegen. Die nachfolgend abgehandelte und von Ihnen bereits ange deutete Kombination von Aurora mit versteigerten Importkontingenten löst dieses Problem und ist damit die beste Idee, die mir bisher zur Kenntnis gelangt ist.

3. Aurora mit versteigerten Importkontingenten

Die Wirkungsweise der versteigerten Importkontingente habe ich in meinem Artikel beschrieben. Dem dort Gesagten ist nun hinzuzufügen, daß der Erlös des Staats aus der Versteigerung der Kontingente ΣK_i nunmehr vollumfänglich an die Berechtigten zurückvergütet wird $\frac{\Sigma K_i}{\Sigma I_i}$. Die Rückvergütung für den einzelnen beträgt $\frac{K_i}{I_i}$.

Wenn durch dieses System wiederum der gleiche mengenmäßige Effekt wie mit den handelbaren Individualkontingenten angestrebt ist, so sind in beiden Fällen gleich groß, so sind auch die schraffierten Felder in den Abbildungen 1 und 3 gleich groß. Ist ferner ΣI_i in beiden Fällen gleich groß, so sind der Wert der Individualkontingente und die Rückvergütung für die einzelnen identisch.

Vorschlag 1 und Vorschlag 3 sind also identisch bis auf die beiden folgenden Punkte :

- Aurora ist administrativ viel einfacher.
- Über die jeweiligen Symbolwerte mag man immer noch streiten.

Herzlichen Glückwunsch für Ihre Idee

Oliver Wittmann

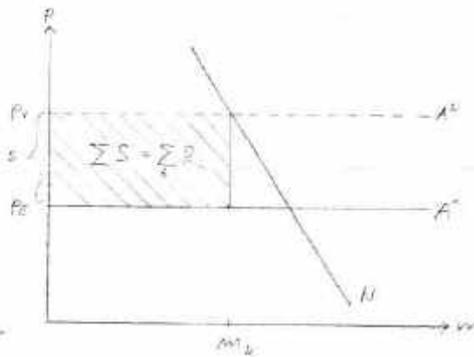
1. Offenheit im Marktgleichgewicht
für m_1

- 1. m_1 = m_1
- 2. m_1 = m_1 (Angebot für den Markt)
- 3. m_1 = m_1 (Angebot für den Markt)
- 4. m_1 = m_1 (Angebot für den Markt)
- 5. m_1 = m_1 (Angebot für den Markt)
- 6. m_1 = m_1 (Angebot für den Markt)
- 7. m_1 = m_1 (Angebot für den Markt)
- 8. m_1 = m_1 (Angebot für den Markt)
- 9. m_1 = m_1 (Angebot für den Markt)
- 10. m_1 = m_1 (Angebot für den Markt)



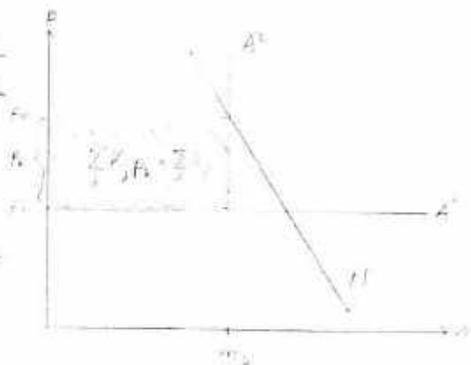
2. Antwort

- 1. P_1 = P_1 (Angebot für den Markt)
- 2. P_1 = P_1 (Angebot für den Markt)
- 3. P_1 = P_1 (Angebot für den Markt)
- 4. P_1 = P_1 (Angebot für den Markt)
- 5. P_1 = P_1 (Angebot für den Markt)
- 6. P_1 = P_1 (Angebot für den Markt)
- 7. P_1 = P_1 (Angebot für den Markt)
- 8. P_1 = P_1 (Angebot für den Markt)
- 9. P_1 = P_1 (Angebot für den Markt)
- 10. P_1 = P_1 (Angebot für den Markt)



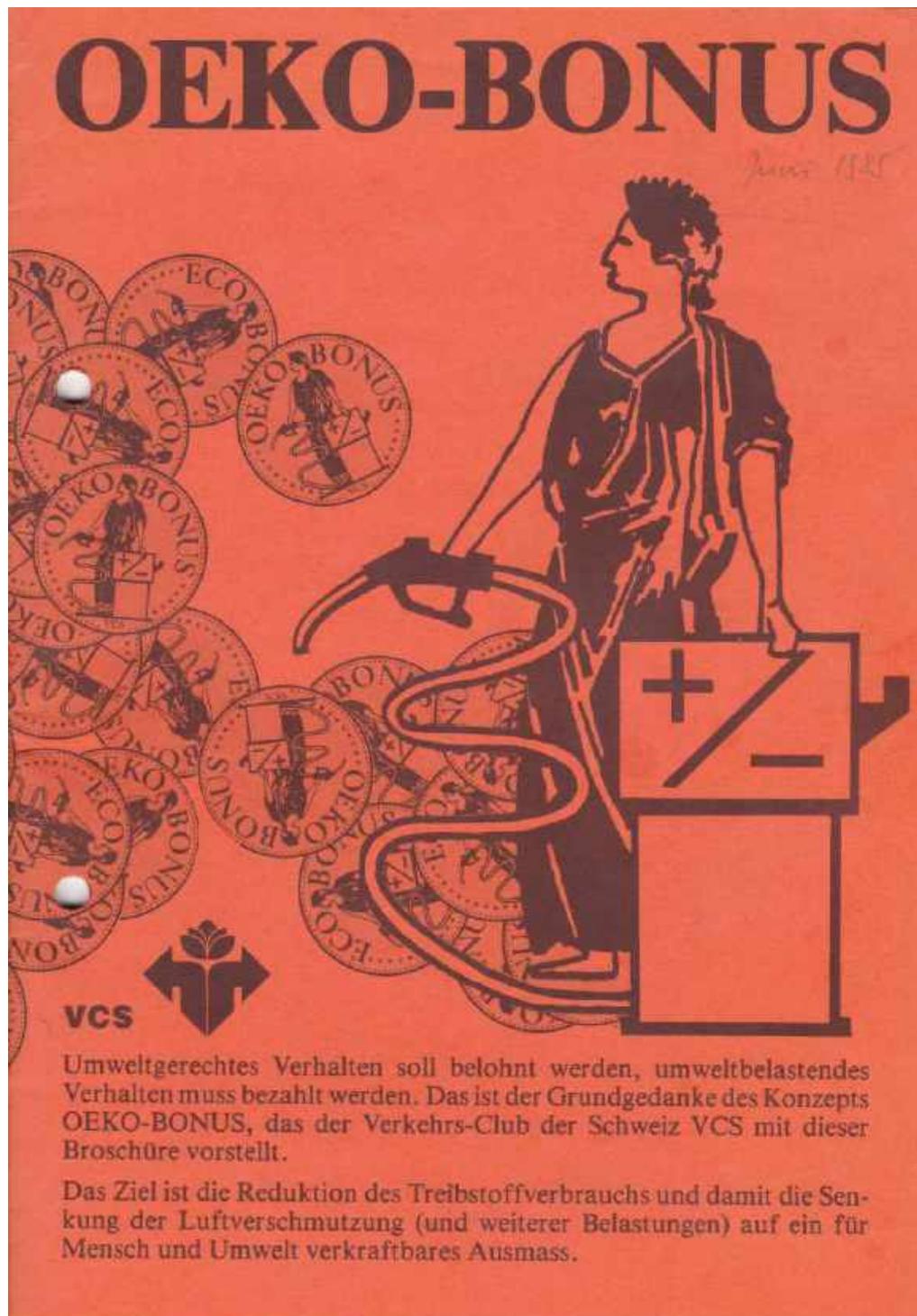
3. Antwort mit Nachfrage
im Langzeitgleichgewicht

- 1. P_1 = P_1 (Angebot für den Markt)
- 2. P_1 = P_1 (Angebot für den Markt)
- 3. P_1 = P_1 (Angebot für den Markt)
- 4. P_1 = P_1 (Angebot für den Markt)
- 5. P_1 = P_1 (Angebot für den Markt)
- 6. P_1 = P_1 (Angebot für den Markt)
- 7. P_1 = P_1 (Angebot für den Markt)
- 8. P_1 = P_1 (Angebot für den Markt)
- 9. P_1 = P_1 (Angebot für den Markt)
- 10. P_1 = P_1 (Angebot für den Markt)



Montag, 10. Juni 1985

Inzwischen hat sich herausgestellt, dass Igor Marincek parallel und unabhängig von Georg Ziegler ein ähnliches Konzept entwickelt hat. Der VCS gibt im Juni eine Broschüre unter dem Titel OEKO-BONUS, "basierend auf Ideen von Igor Marincek, Bern, und Georg Ziegler, Winterthur" heraus, in welcher das Konzept ausführlich dargestellt wird.



Samstag, 22. Juni 1985

Der Blick bringt einen hämischen Bericht über den Vorschlag des LdU-Nationalrates Franz Jaeger, den Ökobonus einzuführen.