

Tages Anzeiger

Die unabhängige schweizerische Tageszeitung

Montag
24. März 2014

Fr. 3.50, Ausland: € 3.00 / AZ 8021 Zürich
122. Jahrgang Nr. 69

Uni Wann ist der richtige Zeitpunkt für Maturanden, sich darüber klar zu werden, was sie studieren wollen? 23

Hafenkran Der Stadtrat Martin Waser finanziert die Kunstaktion privat. Es gibt aber viele, die ihm helfen. 11

Am Tatort Was einer erlebt, der nach Morden Wohnungen reinigen muss. 13



Eine Milliarde Franken findet in der Schweiz keine Abnehmer

Ein Fonds der Erdölvereinigung muss im Inland wirksame CO₂-Kompensationsprogramme finanzieren. Dabei hat er ein Problem: Es gibt zu wenige solcher Projekte.

Von **Andreas Valda, Martin Läubli** und **Christian Brönnimann**

Der CO₂-Ausstoss, der beim Verbrennen von Benzin, Diesel und Heizöl entsteht, muss in der Schweiz zum Teil obligatorisch kompensiert werden. Früher war dies im Ausland möglich. Seit einem Jahr muss die Kompensation durch eine finanzielle Unterstützung von CO₂-Einsparprojekten in der Schweiz erfolgen. So beschloss es das Parlament 2012 mit einer Mehrheit aus SP und SVP.

Das Geld dafür sammelt ein Fonds der Erdölvereinigung, der in der Öffentlichkeit kaum bekannt ist: die Stiftung

CO₂-Kompensation

Kommentar: Längerfristig führt kein Weg an einer Ökosteuer vorbei. – Seite 2

Die Eidgenossenschaft spielt eine fragwürdige Doppelrolle. – Seite 31, 32

Klik. Sie besteht seit 2013 und verlangt von allen Brennstoffverkäufern pro Liter 1 bis 2 Rappen. Bis 2020 wird die Stiftung eine Milliarde Franken eingenommen haben, um sie wieder auszugeben. Ihr Ziel: 6,5 Millionen Tonnen CO₂ einsparen. Zum Vergleich: Die Schweiz stösst derzeit jährlich 40 Millionen Tonnen CO₂ aus.

Nach 15 Monaten Betrieb zeigt sich: Klik hat grosse Mühe, CO₂-Projekte und sogenannte CO₂-Kompensationsprogramme zu realisieren, die im ganzen Land umgesetzt werden. Bis jetzt laufen nur ein Dutzend kleiner Projekte, die verschwindend wenig Klimagas einsparen – zusammen rund 25 000 Tonnen CO₂. Jährlich müsste es knapp eine Million Tonnen ein.

Zwei Programme stehen noch in Bewilligungsverfahren, deren Ausgang derzeit ungewiss ist. Und zwei weitere Projekte im Bereich Verkehr haben die zuständigen Bundesämter für Umwelt und für Energie abgelehnt. «Die Ämter haben einen grossen Ermessensspielraum in der Beurteilung, was «additional» bedeutet. Das heisst, auf die Beurteilung, ob Projekte für CO₂-Kompensation zusätzlich wirken und ohne sie eine Kompensation nicht passieren würde», sagt René Estermann, Geschäftsführer der



Stiftung Myclimate, die CO₂-Projekte entwirft.

Ein weiterer Grund ist, dass die Schweiz schon heute hohe gesetzliche Anforderungen an den Betrieb von Fahrzeugen, Gebäuden und Anlagen stellt, die Klimagas erzeugen. Und dort, wo es Einsparpotenzial gibt, will der Bund es seiner eigenen CO₂-Kompensationsbuchhaltung gutschreiben.

Die Stiftung Klik rechnet damit, dass sie das Kompensationsziel bis 2020 verfehlt und 140 Millionen Franken Busse an den Bund zahlen muss – an den glei-

chen Bund, der CO₂-Programme von Klik bewilligt.

Die Kompensationsprojekte verteuern sich unter anderem, weil die Investitionen innert sieben Jahren amortisiert sein müssen. Estermann fordert, dass eine CO₂-Kompensation wie früher wieder im Ausland möglich sein sollte, statt dass im Inland für viel Geld bescheidene Fortschritte erzielt würden. «Mit der Milliarde von Klik könnten wir den CO₂-Ausstoss der Schweiz während zweier Jahre im Ausland kompensieren», sagt er. Im Ausland kostet eine kompensierte

Tonne CO₂ rund 40 Rappen. In der Schweiz rechnet Klik mit 60 bis 120 Franken. Wegen des Abstimmungsergebnisses bei der Masseneinwanderungsinitiative darf Klik nicht an Kompensationsprojekten der EU teilnehmen.

Die Schweiz will bis 2020 die Treibhausgas-Emissionen im Inland um 20 Prozent senken. So ist es seit 2013 im revidierten CO₂-Gesetz verankert. Dieser Verpflichtung geht die Schweiz auch international nach, im Rahmen einer zweiten Verpflichtungsperiode des Kyoto-Protokolls, die bis 2020 dauert.

Obama will in Europa eine geeinte Front gegen Russland aufbauen

Geplant war die Reise von Barack Obama nach Europa in dieser Woche schon lange. Die Krimkrise verleiht ihr nun aber Brisanz: Bei den Beratungen mit den europäischen Verbündeten geht es dem US-Präsidenten jetzt in erster Linie darum, eine gemeinsame Front gegen Krimchef Wladimir Putin aufzubauen. Bereits beim Atomsicherheitsgipfel heute Montag und morgen Dienstag will Obama deutlich machen, dass Moskau international keinen Rückhalt für die Angliederung der ukrainischen Halbinsel Krim hat. Am Rande des Gipfels in Den Haag kommen heute Abend auf Bestreben Obamas die Staats- und Regierungschefs der G-7-Gruppe zusammen.

Das Treffen ist ein Affront gegen Russland, das den Kreis der 7 führenden Industriestaaten eigentlich zur G-8 erweitert. Statt mit Wladimir Putin zu reden, sprechen die G-7 nun über den russischen Präsidenten und die Möglichkeiten, seine Regierung für den Griff nach der Krim zu bestrafen.

Der russische Schriftsteller Wiktor Jerofejew hält den vorläufigen Ausschluss Russlands aus der G-8 für einen richtigen Schritt, wie er im Interview sagt. Er wehrt sich indes gegen die Pauschalierung, wonach alle Russen Putin blind folgen würden. Es gebe viele Intellektuelle, die gegen die Annektierung der Krim protestierten. (TA) – Seite 3, 5, 7, 21

SP und SVP eröffnen grosse Schuldebatte

Das Wahljahr 2015 wird auch ein Bildungsjahr: Die Umsetzung des umstrittenen Lehrplans 21 dürfte dann in die entscheidende Phase gehen. Und der Bund muss bestimmen, ob er die Kantone zwingt, den Fremdsprachenunterricht zu harmonisieren. In sieben Kantonen sind Bemühungen im Gang, die zweite Fremdsprache aus der Primarschule zu kippen. SVP und SP bringen sich bereits in Position und kämpfen um die Themenführerschaft. Die SVP fährt einen fundamentalen Oppositionskurs gegen den Lehrplan 21 und gegen zwei Fremdsprachen in der Primarschule. Die SP hingegen sorgt sich um die Chancengleichheit der Kinder und den nationalen Zusammenhalt. (bua) – Seite 3

Tag der Wahrheit für die SBB

Morgen legen die SBB ihre Zahlen für 2013 vor. Bereits im Vorfeld war von einem «herausfordernden Jahr» die Rede. Zur Erinnerung: Ganz früh im letzten Jahr kämpften die SBB mit einer Häufung von Pannen und Unfällen. Zwar soll SBB Cargo zum ersten Mal seit über 40 Jahren schwarze Zahlen vorlegen können. Dafür schreibt die Division Infrastruktur wohl ein Minus von über 70 Millionen Franken. Bei dieser Abteilung gibt zudem ein Stellenabbau zu reden. Er führte zu Reibereien mit der Division Personenverkehr. Für Beobachter sind diese Vorgänge Beweise dafür, wie stark die SBB seit dem Amtsantritt von Andreas Meyer 2007 nach finanziellen Kriterien geführt wird. (map) – Seite 32

Heute

Frankreich Erfolge für Rechtsextreme bei den Kommunalwahlen

Der rechtsextreme Front National erzielte gemäss einer nationalen Hochrechnung bei den Kommunalwahlen in Frankreich zahlreiche Erfolge. Die Partei war zwar nur in etwa 600 der insgesamt rund 36 000 zur Wahl stehenden Gemeinden angetreten. – Seite 5

Fussball

FCZ bremst Leader Basel, GC siegt 4:0 und kommt näher

Die Grasshoppers schlugen dank vier Toren in den letzten 25 Minuten die Young Boys hoch und liegen nur noch drei Punkte hinter Basel. Der Leader kam beim FCZ nicht über ein 0:0 hinaus. In beiden Spitzenspielen gab es grosse Diskussionen um Rote Karten. – Seite 38, 40

Rad

Fabian Cancellara sprintet in Sanremo auf Platz 2

Zum vierten Mal in Folge fuhr der beste Schweizer Radprofi Fabian Cancellara zum Start der Classique-Saison bei Mailand-Sanremo aufs Podest – zum dritten Mal wurde er Zweiter. Im Spurt war Alexander Kristoff schneller, der als erster Norweger gewann. – Seite 40

Kommentare & Analysen

«Die ZSC Lions dürfen froh sein, überhaupt noch um den Halbfinal zu spielen.»

Simon Graf über den Zürcher Club, der die nötige Konsequenz vermissen lässt. – Seite 39

Wie der Kaufleuten-Verkauf die Gerüchteküche im Zürcher Nachtleben anheizt. – Seite 20

Beilage



Superreiche verändern mit ihrer Unterstützung die Forschung.

Service

Wetter	8
Leserbriefe	9
Todesanzeigen	19
Fernsehprogramme	24, 25
Veranstaltungen	26
Rätsel	29



Abo-Service 044 404 64 64, www.tagesanzeiger.ch/abo
Redaktion 044 248 44 11, redaktion@tages-anzeiger.ch
Online www.tagesanzeiger.ch, news@newsnet.ch

Inserate Tel. Annahme: 044 248 41 41 (Mo–Fr 8–12 und 13–17 Uhr), www.adbox.ch, inserate@tages-anzeiger.ch
Werdstrasse 21, 8004 Zürich, Postadresse: Postfach, 8021 Zürich
Leserbriefe www.tagesanzeiger.ch/leserforum

Seite Zwei



Kommentar

Martin Läubli, Redaktor Wissen, über Lenkungsabgaben auf Strom und Treibstoffe.

Nur eine Ökosteuer führt ans Ziel

Die Schweiz will das Klima schützen. Mit einer Ökosteuer tut sie sich allerdings schwer. Eine CO₂-Lenkungsabgabe auf Treibstoff ist im eidgenössischen Parlament bislang tabu. Das passt den Erdölgesellschaften. Sie konnten sich problemlos mit ihren Vorstellungen zur Reduktion von Treibhausgasen durchsetzen. Mit der Einführung eines Klimarappens auf Benzin und Diesel generierten sie genügend Geld, um im Inland - und vor allem im Ausland - Emissionsrechte zu kaufen. Nur dank dieser Zertifikate gelang es der Schweiz, ihre internationalen Klimaverpflichtungen einzuhalten.

Nun sind die Treibstoffimporteure gesetzlich gezwungen, mitzuhelfen, den CO₂-Ausstoss bis 2020 um mehrere Millionen Tonnen zu reduzieren.

Dazu wählen sie wiederum den Weg über die teure Finanzierung von Emissionsrechten - diesmal allerdings allein im Inland. Eine Milliarde Franken wollen sie dafür investieren. Und sie sind bereit, Bussgelder in Millionenhöhe zu zahlen, falls sie die Verpflichtung nicht erfüllen können. Hauptsache, es gibt keine CO₂-Lenkungsabgabe auf Treibstoffe.

Mittelfristig wird dieser Weg kaum zum Ziel führen. Die Schweiz muss auch nach 2020 ihre CO₂-Emissionen deutlich senken, wenn sie weiterhin glaubwürdig und gesetzestreu einen Beitrag leisten will, den globalen Temperaturanstieg über 2 Grad zu verhindern. Dafür reichen punktuelle Klimaprojekte allein nicht mehr aus.

Es braucht einen Schub bei den erneuerbaren Energien wie Fotovoltaik und Solarwärme. Es braucht massive Fortschritte in der Energieeffizienz, die nicht durch Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum gedämpft werden. Und nötig sind auch Anreize, Energie in den Haushalten und in der Industrie zu sparen.

Die Verteuerung von Strom, Treib- und Brennstoff ist heute ein Reizthema. Zahlreiche Studien zeigen indes, dass Lenkungsabgaben ein relativ einfaches Mittel sind, um Anreize zu schaffen - sofern sie clever eingeführt werden.

Noch sticht im eidgenössischen Parlament allerdings das Argument, Ökosteuern seien Arbeitsplatzkiller und schlecht für das Geschäft.

Die kleine Geschichte Sie erlaubte fast alles und wurde dennoch wenig geschätzt: Das Ende dieser Kolumne.

Lebe wohl, liebe «Kleine»!

«Liebe Hochbegabte»: Wenn der TA-Chefredaktor ein Mail an die Korrespondenten von Mexiko City bis Tokio mit dieser Anrede begann, dann wollte er entweder wirklich Rosen streuen. Oder er hatte ein Problem. Meistens war es Letzteres, und das Problem hatte einen Namen: «kleine Geschichte». Genauer gesagt: Mangel an «kleinen Geschichten». Die Woche war lang und der Vorrat an Kolumnen für die Seite 2 - also die Seite, die Sie jetzt gerade lesen - ging oft schon am Dienstag zu Ende. Auch im Abstand Hundert Kilometer zur Redaktion konnten wir Korrespondenten die leicht verzweifelte Stimmung auf der Kommandobrücke registrieren. Es galt die Faustregel: Je kleiner der Geschichtenvorrat, desto grösser die Vorschusslorbeeren für die potenziellen Kolumnenschreiber.

Irgendwie ging es dann immer. Der Platz unter dem Kommentar auf Seite 2 blieb jedenfalls niemals weiss. Und doch: In den viereinhalb Jahren ihres kurzen Lebens schaffte es die «Kleine» nie, ihr Image als redaktioneller Problemlöser loszuwerden. Seltsam eigentlich, denn die Form könnte kaum attraktiver sein: 100 Zeilen Freiheit, ganz weit

vorne im Blatt. Vorgaben: praktisch keine. Jedes Thema und jeder Stil waren erlaubt, Experimente erwünscht. Eine Beobachtung aus dem Alltag, ein Erlebnis auf einer Reise, das Porträt einer skurrilen Figur: Anything goes. Nein: Anything went. Denn nun ist es vorbei. «Die kleine Geschichte» wird es ab morgen hier nicht mehr geben.

Richtig beliebt wurde diese freieste Form des Journalismus nie. Zumindest nicht bei den Kollegen auf der Zürcher Redaktion. Meistens mussten die Korrespondenten ran, was diese gar nicht ungern taten. Nur eine Frage blieb immer offen: Konnte man skurrile Geschichten nur in Tokio, Washington oder Mexiko finden? Gab es nichts aus dem Chäib oder von der Goldküste zu erzählen? War in Zürich wirklich nichts zu erleben? Ein so schrecklicher Verdacht, dass wir ihn hier nicht weiter verfolgen wollen.

Nein, wahrscheinlich war es eher der Platz, der so wenig inspirierte. Das ist eben das Schicksal der Seite 2: Dass sie ständig um Aufmerksamkeit ringen muss. Der Leser hat die Zeitung in der Hand, seine Augen streifen über die Schlagzeilen auf Seite 1, er blättert um. Die Augen ziehen

von links nach rechts, bleiben auf der (rechten) Seite 3 hängen, an der grossen Reportage, der innenpolitischen Enthüllung, der aussenpolitischen Analyse. Im linken Eck, im Schatten der grossen Form als «kleine Geschichte» zu bestehen, ist niemals einfach.

Gelesen wurde sie schon, die «Kleine». Ab und zu möchte sich der Leser ja auch eine kleine Erregung gönnen. Auf meine Stammler konnte ich mich also verlassen: Jedes Mal, wenn ich eine «kleine Geschichte» über Ungarn schrieb, kamen nach wenigen Stunden die ersten Protestmails: Lüge! Frechheit! Beleidigung der ungarischen Nation! Dass Kolumnen ein Thema zuge-

spitzt, manchmal ironisch behandeln, wurde selten wahrgenommen und niemals akzeptiert.

Zu Jahresbeginn 2013 beschrieb ich die letzte Vorstellung eines holländischen Zirkus mit Raubtieren. Danach wurden sie in der Manage verboten. Doch Furcht, schrieb ich damals, verbreiteten weniger die Tiger als der Dompteur mit seinen schmalen Augen und pomadeglänzenden schwarzen Haaren. Er reagierte auf die Beschreibung nicht gerade mit Gelassenheit: «Was sind Sie nur für ein Schmierfink? Ist das Journalismus?» Die erboste Reaktion kam allerdings erst ein Jahr nach Erscheinen der Geschichte - für eine Kolumne eine beachtliche Halbwertszeit.

Nun heisst es also Abschied nehmen. Es hat Spass gemacht. Und doch ist es gut, dass etwas Neues kommt. Jedes Ende ist bekanntlich auch ein Anfang.

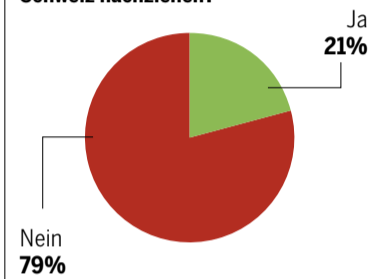
Adieu, liebe «Kleine»!
Bernhard Odehnal, Wien

«Die kleinen Geschichten» unserer hochbegabten Auslandskorrespondenten werden weiterhin erzählt werden - im Rahmen eines neuen Auslandsblogs ab Mitte April. Und die besten davon werden auf der Seite 2 abgedruckt.

Die Form könnte kaum attraktiver sein: 100 Zeilen Freiheit.

Online-Umfrage

Krise in der Ukraine: Die EU und die USA haben bereits Sanktionen gegen Russland verhängt. Sollte die Schweiz nachziehen?



708 Leserinnen und Leser antworteten.

Soll die Schweiz Sanktionen gegen Russland ergreifen oder nicht? Diese Frage soll am Mittwoch im Bundesrat diskutiert werden, berichtete die «Schweiz am Sonntag». Derzeit deutet alles darauf hin, dass sich die Regierung zu Massnahmen durchringen wird. «Wir werden etwas tun müssen, wohl in Anlehnung an die EU», heisst es im Umfeld eines bürgerlichen Bundesrats.

Heute auf www.tagesanzeiger.ch

Sollen Pädophile mit Kindern arbeiten dürfen? Simonetta Sommaruga präsentiert die Argumente des Bundesrats. Und im Blog Never Mind the Markets: Die positiven Folgen der Krimkrise.

Inseraterubriken

Amtliche & div. Mitteilungen - 19
Gottesdienste - nur Sa
Todesanzeigen - 19
Bildung & Kurse - 16
Erotik - 28
Ferien & Reisen -
Kultur & Veranstaltungen - 26
Auto - 16
Finanzmarkt & Treuhand -
Immobilien Miete - 16

Immobilien Verkauf - 16
Marktplatz - 12
Büro & Multimedia -
Haus & Garten - 12
Beauty & Wellness - 12
Freizeit, Sport & Genuss -
Bekleidung & Accessoires - 12
Privatmarkt -
Rendez-vous - nur Fr und Sa
Stellen - nur Di und Do

Das aktuelle Angebot für Tages-Anzeiger-Abonnenten:

CHF 10.-
günstiger

expovinaPRIMAVERA 2014

27. März bis 3. April 2014, PULS 5

Bereits zum 10. Mal öffnet die Frühlings-Weinausstellung am 27. März 2014 für 8 Tage ihre Tore. Weininteressierte treffen sich in der alten Giessereihalle im PULS 5. Jetzt ist der ideale Zeitpunkt, sich mit Weinen für die kommende Frühlings- und Sommerzeit einzudecken. Ob auf der Suche nach einem einfachen Wein für jeden Tag oder nach ganz edlen Tropfen für besondere Gelegenheiten, die Besucher der expovinaPRIMAVERA werden an rund 80 Ständen mit einem Angebot von über 2000 Weinen bestimmt fündig. Die grosszügigen Eckstände bieten viel Platz zum Degustieren, für Beratung und Gespräche. So wird der Besuch zu einem kleinen Wein-Erlebnis, bei dem man viel über Wein und Weinkultur erfahren kann. Freude am Weingenuß steht dabei immer im Vordergrund.

IHR CARTE BLANCHE-ANGEBOT:

CHF 15.- statt CHF 25.- inkl. Katalog
Gegen Vorweisen Ihrer CARTE BLANCHE erhalten Sie den reduzierten Eintritt an der Tageskasse. Maximal 2 Karten pro CARTE BLANCHE.

ÖFFNUNGSZEITEN:

Werktags 16.00 bis 22.00 Uhr, Samstag 14.00 bis 22.00 Uhr, Sonntag 12.00 bis 18.00 Uhr
(Donnerstag, 3. April 16.00 bis 21.00 Uhr)

WEITERE INFORMATIONEN:

www.expovina.ch



Ihre persönliche CARTE BLANCHE erhalten Sie gratis und exklusiv zum Tages-Anzeiger-Abo, 0848 848 840 oder www.tagesanzeiger.ch/abo

Dranbleiben.

Tages-Anzeiger

Wirtschaft



Sozial & Sicher Das Angebot an Weiterbildungsmöglichkeiten im Wellnessbereich ist gross. Darauf sollten Interessierte achten. 33

CO₂-Kompensation

Das Klima-Reduktionsziel der Schweiz ist in Gefahr

Die Erdölvereinigung muss bis 2020 eine Milliarde Franken für Projekte im Inland ausgeben, um CO₂ zu kompensieren. Einsparprogramme lassen sich aber kaum finden.

Von Andreas Valda, Bern

Der Fonds der Stiftung Klik besteht seit eineinhalb Jahren. Er sitzt auf sehr viel Geld, das eingesetzt werden sollte, um im Auftrag der Erdölvereinigung den Ausstoss von 6,5 Millionen Tonnen CO₂ bis 2020 zu reduzieren. Das Klik-Budget beträgt rund eine Milliarde Franken und speist sich aus den staatlichen verordneten CO₂-Abgaben. Finanziert werden Projekte und sogenannte Programme. Letztere sind CO₂-Kompensationsprojekte im grossem Massstab, die anhand eines Musterbeispiels methodisch zertifiziert und dann x-fach angewendet werden. Fachleute nennen es Ausrollen eines Programms. CO₂-Programme wurden bisher nur in afrikanischen oder asiatischen Entwicklungsländern angewandt. Jetzt sollen sie auch in der Schweiz stattfinden.

Der Bund schnappt sich die Hauptbrocken an CO₂-Kompensation.

Ein solches Programm plant die Stiftung Klik mit dem sogenannten Auto-Energiecheck (AEC). Die Idee: Personen- und kleine Nutzfahrzeuge sind trotz obligatorischer Abgastests Energiefresser. Schlechtes Motorenöl bremsen den Antrieb, abgenutzte Pneus verlangsamen das Auto, eine schlecht eingestellte Klimaanlage, eine ungünstig verteilte Ladung und Gepäckträger fressen Treibstoff und stossen unnötig viel CO₂ aus.

Würden jährlich 100 000 Autofahrer von Garagen einen Energiecheck durchführen lassen, könnten im Endausbau des Programms jährlich 40 000 bis 60 000 Tonnen CO₂ eingespart werden, wie Klik-Geschäftsführer Marco Berg sagt. Würde man normales Öl durch sogenanntes Leichtlauföl ersetzen und normale Pneus durch Leichtlaufreifen tauschen, könnte die Schweiz weitere 10 000 bis 20 000 Tonnen CO₂-Ausstoss jährlich vermeiden. Solange Benzin billig ist, haben die meisten Autobesitzer keinen Anreiz zu investieren. Subventioniert nun Klik aber die Arbeit des Garagisten, das Öl und die Pneus, könnten erhebliche Einsparungen realisiert werden. «Ein solcher Energiecheck könnte alle zwei bis drei Jahre oder bei einem Fahrzeugwechsel durchgeführt werden», sagt Berg.

Das Programm liegt beim Bund seit Januar zur Bewilligung vor. Marco Berg hofft, dass seine Stiftung grünes Licht erhält und endlich Geld für kompensiertes CO₂ ausgeben kann. Nach 15 Monaten Betrieb existieren nämlich nur rund ein Dutzend bewilligte kleine Kompensationsprojekte, die zusammen jährlich rund 25 000 Tonnen CO₂ einsparen, unter anderem eine Abfalldeponie in Bever (GR), die klimaschädliches Methan neutralisiert. Der Betrag ist nichts im Vergleich zum Jahressoll von einer Million Tonne kompensiertem CO₂.

Klik kommt kaum voran. Weil die zuständigen Bundesämter für Umwelt und für Energie an der Wirksamkeit zweifeln, scheiterten zwei Programme in der Vorabklärung: «Eco-Drive», ein Kursprogramm, das Lenkern benzinsparendes Fahren beibringen sollte, und ein «Mobilitätsmanagement in Unternehmen», das die Fahrtenzahl von Mitarbeitern



Mit Projekten zur effizienteren Nutzung von Autos liesse sich CO₂ einsparen. Foto: Hartmut Schwarzbach (Argus)

und Kunden hätte minimieren sollen. Werden weitere Programme dieses Jahr, nicht bewilligt, wird es für Klik knapp werden, bis 2020 das Reduktionsziel zu erreichen.

Der Bund kommt Klik zuvor

«Die Hauptschwierigkeit, wieso es uns schwerfällt, das vorgegebene Kompensationsziel zu erreichen, ist, dass wir aufgrund gesetzlicher Bestimmungen in vielen Bereichen mit grossem CO₂-Reduktionspotenzial nicht tätig sein können», sagt Berg. Beispiele dafür sind ausstossarme Fahrzeuge und Energieeffizienzmassnahmen in der Schwerindustrie. Dieses Sparpotenzial grast bereits der Bund ab, der mit einer eigenen, staatlichen CO₂-Kompensationsbuchhaltung bis 2020 ebenfalls mehrere Millionen Tonnen ausweisen muss. «Ausserdem werden Kompensationsprojekte im

Gebäudebereich erschwert durch die Tatsache, dass es schon zahlreiche kantonale Förderprogramme in diesem Bereich gibt», ergänzt Berg. Oder anders gesagt: Der Staat schnappt sich die Hauptbrocken an CO₂-Kompensation und überlässt Klik die Brosamen.

Ein aktuelles Beispiel sind zwei grosse Schmelzöfen in der Schweiz, einer in Emmenbrücke (LU) und einer in Gerlafingen (SO). Die dort zum Schmelzen erforderliche Wärme verpufft zu rund 99 Prozent in der Luft. Man könnte diese Abwärme nutzen, um Wohnungen über ein Fernwärmenetz zu heizen. Den beiden Stahlschmelzen, Teil einer margschwachen Branche, reicht das Geld nicht für die nötigen Investitionen. Sie betrachten ein Fernkraftwerk als unrentabel. In Luzern wurden die Mehrkosten für das Werk auf 20 Millionen Franken geschätzt. Die Projektidee: Jede

Wohnung, die zusätzlich per Fernwärme beheizt wird, spart Heizöl. Der Ausstoss von CO₂ wird vermieden. Klik könnte sich den jährlichen Umfang als CO₂-Kompensation gutschreiben.

Eine Vorabklärung hat ergeben, dass der Bund eine Eingabe nicht gutheisst. Der Grund: Schmelzöfen müssen ihre Anlagen ohnehin bis 2020 sanieren lassen, denn so verlangen es Schweizer Gesetze. Damit fließen solche eingesparten CO₂-Volumen in die Buchhaltung des Bundes.

Fragwürdige Doppelrolle

So konzentriert Klik sich auf Projekte wie das Verbrennen von Klimagasen in Kläranlagen und in der Schlammverbrennung. Auch ihnen legt der Bund offenbar Steine in den Weg: «Der grösste Kritikpunkt der Projektanbieter ist der relativ schwerfällige, da rigorose Bewilligungsprozess für Kompensationsprojekte», sagt Berg. Bis 2020 will Klik 500 Millionen Franken für Kompensationsprojekte und -programme ausgeben. Weitere 120 Millionen Franken hat die Stiftung für den Kauf von inländischen CO₂-Zertifikaten reserviert. Sie stammen aus früheren Projekten der Jahre 2008 bis 2012 und liegen gewissermassen als Reserve im Safe von Klik. «Solange wir die jährlichen Kompensationsziele nicht erreichen, zehren wir von dieser Reserve», sagt Berg.

Richtig teuer wird es im Jahr 2020. In diesem Jahr dürfen dann laut Gesetz keine solchen Reserven mehr angezapft werden. Verfehlt Klik das Kompensationsziel, muss die Stiftung dem Bund eine Busse entrichten. «Für das Jahr 2020 rechnen wir mit einer Sanktionszahlung in Höhe von etwa 140 Millionen Franken», sagt Berg. Die Eidgenossenschaft macht also Kasse, wenn Klik das Kompensationsziel nicht erreicht. Die gleiche Eidgenossenschaft ist auch zuständig für die Bewilligung von Projekten und Programmen.

Ohne inländische Projekte geht es nicht

Da die Verhandlungen mit der EU blockiert sind, kann der Fonds der Erdölvereinigung derzeit nicht auf europäische Zertifikate ausweichen.

Von Christian Brönnimann, Bern

Anfang 2013 ist das revidierte CO₂-Gesetz in Kraft getreten. Darin hat das Parlament das Ziel festgeschrieben, dass die Schweiz den Ausstoss von klimaschädlichen Gasen bis 2020 um 20 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 senken muss. Ursprünglich wollte der Bundesrat auch Massnahmen im Ausland an die Zielerreichung anrechnen lassen. Doch das Parlament verschärfte das Gesetz mit der Bestimmung, dass die ganzen 20 Prozent im Inland reduziert werden müssen. Das neue CO₂-Gesetz diente als indirekter Gegenvorschlag zur inzwischen zurückgezogenen Klimainitiative aus grünen und linken Kreisen. Diese hätte eine Reduktion der Emissionen um 30 Prozent verlangt.

Zur Reduktion der Treibhausgase beitragen sollen unter anderem Subventionen für energetische Gebäudesanierungen, strengere Verbrauchsvorschriften für Autos und die Verpflichtung, bestimmte Emissionen anderswo zu kompensieren. Hier kommt die Stiftung Klik ins Spiel. Sie wurde von der Erdölvereinigung gegründet und übernimmt die Kompensationsverpflichtung von rund 40 Treibstoffimporteuren.

Bis vor kurzem kannte die Branche mit der Stiftung Klimarappen eine ähnliche Einrichtung. Anders als Klik war die Stiftung jedoch eine freiwillige Angelegenheit. Die Erdölbranche erhob ohne staatlichen Zwang 1,5 Rappen auf jeden importierten Liter Benzin und Diesel zugunsten der Stiftung. Mit dem Geld - von 2008 bis 2012 waren es rund 750 Millionen Franken - wurden in- und ausländische Klimaprojekte unterstützt. So konnte die Stiftung den Ausstoss von Treibhausgasen um 17 Millionen Tonnen reduzieren, wobei rund 15 Millionen Tonnen im Ausland realisiert wurden.

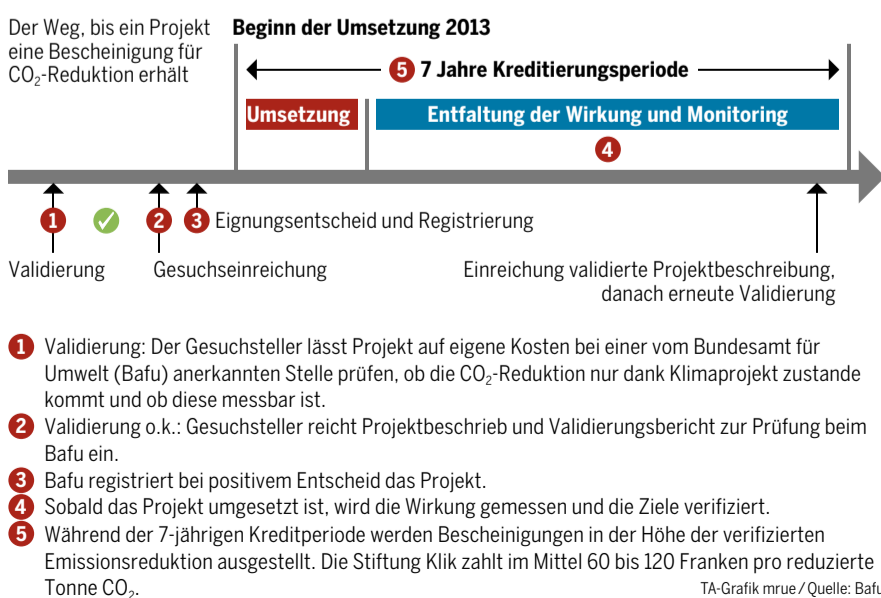
Kritik von Umweltverbänden

Mit der Stiftung Klimarappen versuchte die Erdölbranche, schärferen staatlichen Vorschriften vorzubeugen. Mit dem neuen CO₂-Gesetz ist die Branche nun gesetzlich verpflichtet, bis 2020 weitere 6,5 Millionen Tonnen Treibhausgase zu reduzieren - und zwar ausschliesslich im Inland. Das ist teuer und anspruchsvoller. Klik-Geschäftsführer Marco Berg - er war schon bei der Stiftung Klimarappen dabei - rechnet damit, dass bis 2020 rund eine Milliarde Franken nötig ist, um die 6 Millionen Tonnen im Inland zu kompensieren. Das entspricht einem Zuschlag von ein bis zwei Rappen pro Liter Benzin. Von Gesetzes wegen dürfte der Zuschlag maximal fünf Rappen pro Liter betragen.

Die Vorgängerstiftung Klimarappen profitierte davon, dass ausländische CO₂-Zertifikate sehr günstig zu haben sind. Umweltkreise kritisierten den Zukauf dieser günstigen Zertifikate immer wieder. Sie orten wegen der tiefen Preise ein Marktversagen. In der parlamentarischen Debatte versprach Umweltministerin Doris Leuthard, dass künftig immer noch EU-Zertifikate an die inländischen Ziele angerechnet werden können. Bedingung ist allerdings, dass die Schweiz ihr Emissionshandelssystem mit der EU verknüpft. Damit entstünde ein gemeinsamer Binnenmarkt, so Leuthards Argumentation.

Lange Zeit sah es danach aus, dass der entsprechende bilaterale Vertrag in diesem Sommer unterzeichnet werden kann. Doch nach dem Ja zur Zuwanderungsinitiative vom 9. Februar sind nun auch diese Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EU bis auf weiteres blockiert. Das macht die Aufgabe für Klik nicht einfacher.

Prüfverfahren für Klimaprojekte



Wirtschaft

CO₂-Kompensation

Hindernisse für Klimaprojekte

Wer Treibhausgase reduzieren will, muss sich an strenge Regeln halten.

Von Martin Läubli

An Ideen fehlt es der Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation (Klik) nicht. Der Katalog ist lang, wie sich in der Schweiz wirksam Treibhausgase reduzieren lassen könnten: von Biotreibstoff, Autoenergiecheck über den Einsatz von Elektro- und Hybridfahrzeugen und Nutzung von Abwärme bis hin zu Gebäudeoptimierungen und Förderung von Solarthermie. Die Stiftung will solche Klimaprojekte finanziell unterstützen. Dafür erhält sie Bescheinigungen, die wiederum den Mineralölgesellschaften zugutekommen, die damit die gesetzlich vorgeschriebene Kompensationspflicht bis 2020 erfüllen.

Die Stiftung hat darin Erfahrung. Ihre Vorgängerinstitution Klimarappen hatte eine ähnliche Aufgabe. Nur muss Klik das Dreifache an CO₂ im Inland reduzieren - und das innert sieben Jahren. «Die Aufgabe ist anspruchsvoll», sagt Andrea Burkhardt, Leiterin der Abteilung Klima beim Bundesamt für Umwelt (Bafu). Von der Idee bis zur Projektumsetzung ist es ein harter Weg. Klik macht nach erfolgreicher Vorprüfung eines eingereichten Projektantrages einen Vertrag über den Kauf der Bescheinigungen. Das letzte Wort hat das Bafu, das über das Projekt nach einer Prüfung durch eine unabhängige Zulassungsstelle entscheidet.

Wirkung muss messbar sein

Das grösste Hindernis ist dabei die sogenannte Additionalität, die Zusätzlichkeit. Das heisst: Es kommen nur Projekte infrage, die ohne den Erlös aus dem Verkauf der Bescheinigungen nicht realisierbar gewesen wären. Auf das Programm Eco-Drive zum Beispiel, das bei praxisgewohnten Autolenkern sparsames Fahren vermitteln sollte, verzichtete Klik bereits vor der Prüfung durch das Bafu. Der Grund: Laut Bafu ist Eco-Drive Bestandteil der Neulenkerausbildung und somit Stand der Technik. Das Bundesamt für Energie schätzte das Programm kritisch ein, weil die Experten die Wirkung für nicht messbar und nur ungenau abschätzbar hielten. Monitoring und Verifizierung sind weitere Hemmnisse für Gesuchsteller. «Das muss pragmatisch beurteilt werden», sagt Burkhardt vom Bafu. Das heisst: Es muss nicht jede reduzierte Tonne CO₂ gemessen werden, auch Modellannahmen können als Abschätzung dienen.

Derzeit sind erst acht Projekte in Form von Programmen in der Bewilligungsphase. Klik versucht programmatisch vorzugehen, also Projekte auszuwählen, welche man erweitern kann. Für Marco Berg, Geschäftsführer von Klik, gehört der Autoenergiecheck dazu: «Das betrifft 4 Millionen Fahrzeuge.» Oder das Programm Gebäudeautomation, das Gebäude durch Betriebsoptimierung energiesparsamer macht.

Teure Projekte

Die meisten Vorhaben werden beträchtliche zusätzliche Geldquellen brauchen, weil die Investitionen bis 2020 amortisiert sein müssen. Klik zahlt im Durchschnitt 60 bis 120 Franken pro Bescheinigung für eine Tonne reduziertes CO₂. Je stärker sich vor allem kleine Projekte ausbauen lassen, desto tiefer sind in Relation die Kosten für das gesamte Prüfverfahren, die Transaktionskosten. Ein gutes Beispiel ist das Deponiegas-Projekt in Bever, das Klik die ersten Bescheinigungen bringt. Das ist ein kleines Projekt, bei dem durch Abfacklung von Deponiegas der Ausstoss des klimawirksamen Treibhausgases Methan verhindert wird. Die Investitionskosten belaufen sich laut Projektleiter etwa auf 118 000 Franken, wobei allein die Transaktionskosten rund 50 Prozent betragen. Doch die Kosten würden laut Werner Meier von der Firma Dplus deutlich sinken, wenn das Verfahren standardisiert würde und auch bei anderen Deponien zum Einsatz käme. Selbst wenn der relative finanzielle Aufwand beträchtlich war, hat es sich trotzdem gelohnt. Klik zahlt für die ausgestellten Bescheinigungen jährlich 100 000 Franken.



Der Bereich Infrastruktur hat 2013 einen zweistelligen Millionenverlust verursacht. Foto: Gaetan Bally (Keystone)

Die SBB-Führungsriege ringt um ihren Bonus

Schlechte Zahlen einzelner Divisionen und Reibereien zwischen den Sparten sorgen für Spannungen in der Chefetage der Staatsbahnen.

Von Matthias Pfander

Entzündet hat sich der Konflikt an einem Abbau von 24 Jobs in der SBB-Division Infrastruktur. Eine Bagatelle, würde man meinen, wenn man bedenkt, dass die Division 9000 Mitarbeiter beschäftigt und keine Kündigungen ausgesprochen wurden. Dennoch haben sich die Kollegen der Abteilung Personenverkehr unter der Leitung von Jeannine Pilloud gegen den Entcheid gewehrt.

Betroffen vom Abbau sind jene Mitarbeiter, die bisher mit orangen Westen bekleidet an grösseren Bahnhöfen für die Perronaufsicht zuständig waren. Sie sorgen dafür, dass zu Stosszeiten und bei besonders hohem Passagieraufkommen die Abfahrt der Züge reibungslos und rasch erfolgen kann. An den grossen Knotenpunkten im SBB-Netz überwachen sie den Betrieb, leiten Sofortmassnahmen bei Störungen oder Unfällen ein und stellen den Informationsfluss sicher. Ab April sind sie in Basel, Bern, Olten, Luzern und Zürich Geschichte. Aufgrund automatisierter Prozesse brauche es die Mitarbeiter in ihrer bisherigen Funktion nicht mehr, hiess es bei den SBB, als dieser Abbau im Februar erstmals bekannt wurde.

Beobachter sind skeptisch: «Dass die Aufsicht verschwindet, ist bedauerlich. Wir appellieren an die SBB, massvoll vorzugehen», mahnt Kurt Schreiber vom Verein Pro Bahn. Doch an den Plänen wollen die SBB-Verantwortlichen nichts mehr ändern. Anstelle vom Dienst auf den Perrons sollen sich die Betroffenen künftig auf «Ereignisbewältigung konzentrieren», heisst es offiziell.

Dass auch intern nicht alle Bedenken ausgeräumt sind, zeigen SBB-Informationen, die dem TA vorliegen. Die Mitarbeiter mit den orangen Jacken werden als wichtige Ansprechpartner für die Lokführer und als wichtige Funktionsträger bezeichnet, um die Konzernziele der SBB zu erreichen.

Im Zweifel gegen die Kollegen

Insgesamt lässt sich die SBB-Führungsriege an folgenden neun Konzernzielen messen: Kundenzufriedenheit, Image, Zufriedenheit der Belegschaft, Pünktlichkeit, Sicherheit, das Jahresergebnis, der freie Geldfluss, Marktanteil und ökologische Nachhaltigkeit. Aus Sicht der SBB sind finanzielle und nicht finanzielle Ziele ausgewogen. Diese Ziele bestimmen auch die Höhe der Boni, die an die Konzernleitung ausbezahlt werden.

Und hier kämpft jeder Divisionsleiter für sich - im Zweifelsfall auch gegen seine anderen Kollegen in der Konzernleitung. So etwa beim Stellenabbau in der Division Infrastruktur. Die Abteilung Personenverkehr sah offenbar die Ge-

fahr, dass die eigenen Aufsichtspersonen - sie tragen leuchtgelbe Westen - auf den Perrons an betroffenen Bahnhöfen weitere Aufgaben übernehmen und zusätzlichem Druck standhalten müssten.

Die SBB bestätigen, dass der Stellenabbau konzernintern zum Politikum wurde. Sprecherin Franziska Frey räumt ein, dass zwischen den beiden Divisionen Infrastruktur und Personenverkehr «Diskussionen geführt wurden», bezeichnet aber die Situation heute als «im Unternehmensinteresse» gelöst: «Für die Mitarbeiter der Aufsicht Personenverkehr fallen durch die Aufhebung keine zusätzlichen Aufgaben an.»

Die Bahngewerkschaft SEV bleibt skeptisch: «Wir gehen davon aus, dass dieser Stellenabbau sehr wohl Konsequenzen auf den Betrieb haben wird. Leidtragende sind am Schluss die Kunden», sagt Vizepräsident Manuel Avalone. Mit solchen Massnahmen setzten die SBB die Kundenzufriedenheit aufs Spiel. Dem pflichtet auch Schreiber von Pro Bahn bei und bedauert, dass bei der Konzernleitung «weniger der Kundennutzen im Vordergrund steht».

Infrastruktur schreibt Verlust

Wie es um die Finanzen steht, wird die SBB-Führung morgen an der Bilanzmedienkonferenz präsentieren. In der Einladung dazu ist von einem «herausfordernden Jahr» die Rede. Zwar dürfte SBB Cargo zum ersten Mal seit 42 Jahren

SBB-Pensionskasse

Variable Renten bleiben Thema

Die Idee, bei der SBB-Pensionskasse variable Renten einzuführen, sorgte vor einem Jahr für Aufregung. Das Thema ist nach wie vor aktuell, obwohl laut neusten Zahlen das Vorsorgewerk wieder gut dasteht. Seit 2010 haben sowohl die SBB-Angestellten als auch die Arbeitgeberseite Sanierungsbeiträge leisten müssen. Darauf kann nun seit Anfang Jahr verzichtet werden. Der Deckungsgrad der Kasse lag 2013 bei 102,4 Prozent.

Das Modell der variablen Renten soll der schleichenden Umverteilung der Gelder von den Aktiven zu den Rentnern vorbeugen. Die Idee: Nur ein Teil der Rente wird garantiert, also etwa nur noch das gesetzliche Minimum. Der Rest wird je nach finanzieller Lage der Pensionskasse oder nach Anlageperformance als Bonus verteilt. Unklar ist, wann der Entcheid für oder gegen die Einführung gefällt wird. Dem Vernehmen nach soll im Verlauf dieses Jahres abgestimmt werden. Bereits klar ist der Zeitpunkt einer allfälligen Einführung: «Ziel ist bei einem positiven Entscheid, das Modell per 1. Januar 2017 einzuführen», sagt Markus Hübscher, Geschäftsführer der Pensionskasse SBB. (map)

schwarze Zahlen schreiben. Dies zeichnete sich bereits nach der Veröffentlichung der Halbjahreszahlen im September ab, als ein kleiner Gewinn von 2,6 Millionen Franken ausgewiesen wurde.

Dafür setzt es bei der Division Infrastruktur ein Minus ab. Bereits im ersten Semester schrieb die Division einen Verlust von 70,7 Millionen Franken. Für das ganze Jahr soll sich der Fehlbetrag angeblich auf 72,3 Millionen Franken belaufen, wie aus gut unterrichteter Quelle verlautet. Damit hat die Abteilung die Vorgaben klar verpasst. Budgetiert wäre ein Gewinn von 48 Millionen Franken gewesen. Es ist nicht das einzige Ziel, das die Abteilung Infrastruktur verfehlt. Auch bei der Sicherheit kann Philippe Gauderon, der diese Sparte seit 2009 leitet, die Vorgaben längst nicht einhalten. Der Grund ist die unglückliche Häufung von Zugunfällen. Damit sieht es für den Bonus von Gauderon nicht gut aus.

Den Vorwurf, der Stellenabbau könnte die Sicherheit aushöhlen, weisen die SBB entschieden zurück. «Das Aufheben der Funktion betriebliche Aufsicht wird sich nicht negativ auf die Konzernziele auswirken. Insbesondere die Sicherheit hat für uns absolut oberste Priorität, da gehen wir keinerlei Kompromisse oder Qualitätseinbussen ein», sagt SBB-Sprecherin Frey.

Hoher Lohn für den SBB-Chef

Die Gewerkschaft SEV sieht das anders. «Die Vorgänge zeigen einmal mehr, dass die SBB alles den finanziellen Zielen unterordnen», sagt Vizepräsident Avalone. Eine Kritik, die nicht zum ersten Mal zu hören ist, seit Andreas Meyer an der Spitze des Unternehmens ist. Dass der SBB-Chef auch seine eigenen finanziellen Ziele nicht aus den Augen verliert, zeigte sich bereits vor seinem Amtsantritt 2007. Er bezog von den SBB ein Honorar von 350 000 Franken, um sich einzuarbeiten und den SBB-Betrieb kennen zu lernen. Gleichzeitig erhielt er noch den Lohn seines ehemaligen Arbeitgebers, der Deutschen Bahn.

Sein Lohn setzte bei den SBB neue Massstäbe. Seit er SBB-Chef ist, lag sein Salär nur einmal, im Jahr 2010, leicht unter 1 Million Franken, ansonsten immer darüber. Für das abgelaufene Jahr sollen seine Bezüge nun wieder darunter liegen, da er die Ziele punkto Pünktlichkeit verfehlt habe, schreibt die «Schweiz am Sonntag». Zum Vergleich: Der Lohn seines Vorgängers Benedikt Weibel bewegte sich - soweit bekannt - zwischen 569 000 und 724 000 Franken. Morgen wird im Geschäftsbericht zu lesen sein, wie viel Meyer für 2013 tatsächlich erhalten hat.

Hoeness hat über die ZKB gehandelt

Der wegen Steuerhinterziehung verurteilte deutsche Fussballmanager und Wurstfabrikant Uli Hoeness liess einen Teil seiner Devisenspekulationen über die Zürcher Kantonalbank (ZKB) laufen. Wie die «Sonntagszeitung» berichtet, bietet die Bank Vontobel keinen 24-Stunden-Service an, weshalb die ZKB Hoeness ihre Infrastruktur zur Verfügung gestellt habe. Abgerechnet sei der Handel von der Bank Vontobel worden, weshalb der Name der ZKB in den dem Gericht vorgelegten Unterlagen nicht aufgetaucht sei. Hoeness sei in direktem Kontakt mit Händlern der ZKB gestanden. Die Bank habe den Fall Hoeness nicht kommentieren wollen. Zuvor arbeitete Vontobel gemäss dem Bericht mit der Bank Julius Bär zusammen. Hoeness erhielt so Zugang zum sogenannten Overnight-Handel von Julius Bär.

Die Verwicklung der ZKB in den Fall Hoeness hat nun auch die Zürcher Politik aufgeschreckt. So will die kantonsrätliche Aufsichtskommission über die wirtschaftlichen Unternehmen (AWU) den Fall genauer unter die Lupe nehmen. Dies erklärte AWU-Präsident Benedikt Gschwind (SP, Zürich) am Sonntag auf Anfrage. «Wenn das wirklich zutrifft, ist dies eine unschöne Sache.» Klären will die Aufsichtskommission den genauen Sachverhalt, die Arbeitsteilung zwischen der Bank Vontobel und der ZKB im Fall Hoeness sowie den Vorwurf, die Transaktionen seien passiert, nachdem die Bank ihre Weissgeldstrategie ausgerufen habe. (mka/mth)

Nachrichten

Uhrenindustrie

Tissot will eine intelligente Uhr auf den Markt bringen

Tissot arbeitet an einer intelligenten Uhr mit Internetzugang. Laut Firmenchef François Thiébaud soll diese Smartwatch, die mithilfe des Funktechniksystems Bluetooth funktioniert, bis Ende Jahr auf den Markt kommen. Mehr Details verriet Thiébaud in einem Interview mit der Zeitung «Le Matin Dimanche» nicht. Die bisher auf dem Markt erhältlichen Smartwatches bieten alle nur ein Telefon für das Handgelenk. Genau dies will Tissot-Chef Thiébaud aber nicht. Die Alleskönneruhr beschäftigt die Uhrenhersteller generell: Swatch-Chef Nick Hayek hatte diese Woche in Genf eine solche Uhr gezeigt. Hayek äusserte sich aber auch skeptisch über die Erfolgsaussichten. (SDA)

Bauprojekte

Daniel Vasella erweitert sein Grundstück am Zugersee

Der ehemalige Novartis-Präsident Daniel Vasella vergrössert seinen Landsitz am Zugersee: Nachdem Novartis auf ein Ausbildungszentrum direkt neben seiner Villa verzichtet hatte, kaufte Vasella nun das Land, auf dem das Projekt hätte stehen sollen. Es handelt sich um 50 000 Quadratmeter Boden an bester Lage in Risch. Vasella sicherte sich ein Vorkaufsrecht für das Land, für das der Pharmakonzern nach dem Projekt-Aus keine Verwendung mehr hatte. Von diesem Vorkaufsrecht machte er nun Gebrauch. Was Vasella mit dem Gut plant, ist nicht bekannt. Das Gebiet gehört - nach dem Aus für das Ausbildungsprojekt - wieder zur Landwirtschaftszone. Über den Kaufpreis macht der Konzern keine Angaben. (SDA)

Spionage

NSA-Attacke gegen Chinas Telecomriesen Huawei

Der US-Geheimdienst NSA hat Medienberichten zufolge Chinas Staatsführung und den in der Volksrepublik ansässigen Telecom- und Internetkonzern Huawei ausspioniert. Die NSA sei in das Huawei-Netz eingedrungen und habe sich zu sensiblen Daten Zugang verschafft, berichteten das Magazin «Der Spiegel» und die «New York Times» unter Berufung auf Unterlagen des ehemaligen US-Geheimdienstmitarbeiters Edward Snowden. Huawei ist wie der US-Konzern Cisco Systems einer der weltweit führenden Netzwerkausrüster. In der Schweiz baut die Firma etwa das Mobilfunknetz von Sunrise und ist Zulieferer von Swisscom. In den USA steht der Konzern unter dem Verdacht einer zu grossen Nähe zur Pekinger Regierung. (Reuters)