

# Schub für die rot-grüne Zukunft

An einem öffentlichen Hearing stellt sich die SP die Frage, wie sie im Kanton Zürich der Klimapolitik ihren Stempel aufdrücken kann. Ziele und Ideen sind reichlich vorhanden, denn dass gehandelt werden muss – darin ist man sich einig.

Anatole Fleck

Markus Späth will dem Gegenüber schon die Hand schütteln, dann besinnt er sich: «Ah ja, man darf ja nicht mehr Corona.» Immerhin, das Virus scheint die Interessierten an diesem Abend nicht abgeschreckt zu haben – der hell erleuchtete Saal im ersten Stock der Gartenhofstrasse 15 ist rappellvoll. Die SP des Kantons Zürich hat in ihrem Sekretariat zu einem Hearing eingeladen, drehen soll sich der Abend ausschliesslich um die Klimapolitik. Dem Titel «Green New Deal – ist die SP bereit?» nach auch darum, ob die Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten denn genug für den nötigen Wandel tun.

Der Co-Präsident Umweltkommission der SP Kanton Zürich, Jonas Hostettler, sagt es gleich zu Beginn: «Es ist der SP bei den nationalen Wahlen nicht gelungen, das Thema zu besetzen – sie wurde nicht als Umweltpartei wahrgenommen.» Die Folge davon: Das schlechteste Wahlresultat seit 1919 – für den links-grünen Rutsch in den Parlamenten und das Prädikat «Klimawahl» sorgten die Grünen und Grünliberalen im Alleingang. Dies, obschon sich die SP durchaus als Vorreiterin für Klimaschutz begreift: Im letzten Juli hatte das Präsidium im Wahlkampf einen «Marshallplan» für den Klimaschutz präsentiert. Die darin aufgelisteten 40 Massnahmen beinhalten unter anderem die Forderung nach einem Stopp des Baus von neuen Autobahnen, eine Flugticketabgabe und ein Verbot von Benzin und Dieselfahrzeugen sowie fossilen Heizungen ab 2035.

## Ein Manifest steht zur Debatte

Für die kantonale Umsetzung haben die Fachkommission für Finanzen und Wirtschaft sowie die Umweltkommission nun einen «Green New Deal für den Kanton Zürich» entworfen. Das rund 20-seitige Manifest soll aufzeigen, wie im Kanton das Netto-Null-Ziel in Bezug auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2040 erreicht werden kann. Es soll an diesem Abend mit Zürcher Kantonsrätinnen und Kantonsräten sowie der Winterthurer Stadträtin Christa Meier auf Machbarkeit überprüft werden. Als Hauptredner im Sekretariat der SP Zürich zugegen: Nationalrat und SP-Fraktionschef im Bundeshaus, Roger Nordmann. Sein Buch «Sonne für den Klimaschutz» diene sowohl dem nationa-

len Klimaschutzplan als auch dem «Green New Deal» als Inspiration. Dass es nicht nur global, sondern auch national und kantonal drängt, ist klar: «Ohne Massnahmen könnte das sommerliche Glarnerland 2070 ähnliche Niederschläge haben wie die Alpen der Süd-Provence, und im Winter könnte der Titlis so warm sein wie heute die Stadt Zürich», so Nordmann beispielhaft. Massnahmen seien also unabdingbar, auch wenn das nationale Ziel Netto-Null bis 2050 «sehr sportlich» sei.

## Fokus auf drei Bereiche

Der «Green New Deal» fokussiert für ein solches Ziel auf drei bekannte Hauptbereiche: Gebäude, Energieerzeugung sowie Land- und Luftverkehr. Ein Blick auf die Statistik des Bundesamts für Umwelt (BAFU) verrät, dass diese Bereiche rund zwei Drittel der inländischen CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen. Und das Potenzial für Reduktion ist gross. Zum Beispiel im Gebäudesektor: Die Emissionen in der Schweiz sind im Pro-Kopf-Vergleich mit Schweden etwa zehn Mal höher. Das Papier schlägt daher unter anderem eine bessere Isolation von Gebäuden sowie das Ersetzen von Öl- und Gasheizungen durch CO<sub>2</sub>-freie Heizsysteme vor. «Wir fordern ein sofortiges Verbot von fossilen Heizungen in Neubauten und bei Heizungersatz», so Kommissions-Co-Präsident Walter Keller. Des Weiteren soll der Kanton eine Informations- und Weiterbildungs-Offensive vornehmen und, mit gutem Vorbild vorangehend, private Investitionen ankurbeln. Dass die Umsetzung aber schwierig werden könnte, zeigt sich in der Diskussion: «Bei der Umstellung weg vom Gasheizungsnetz ist es in den Gemeinden oft schwierig, Mehrheiten zu finden», so der Stadtpräsident Schlierens und SP-Kantonsrat Markus Bärtschiger. Viele Gemeinden hätten erst kürzlich darin investiert und fürchteten sich vor einem Rückbau. Stadträtin Christa Meier erinnert an die Konsequenzen: «Jede Gas- oder Ölheizung, die heute noch installiert wird, hat eine Lebensdauer von 20 bis 25 Jahren. Wir müssten also sehr schnell handeln.»

Einen zweiten Kern- und Knackpunkt stellt – es mag nicht zu verwundern – die Mobilität dar: 29 Prozent der inländischen Emissionen entstehen im Personenverkehr. Der Umstieg von Benzin und Diesel auf elektrobetriebene Fahrzeuge ist fürs Erreichen der Klimaziele unumgänglich. Der «Green New Deal»

sieht dafür auch den Ausbau von Ladestationen vor, von denen es laut einer Studie der UBS rund 40 000 im Kanton Zürich bräuchte – um eine Million Zürcher Autobatterien sinnvoll laden zu können. Auch der öffentliche Verkehr soll natürlich ausgebaut und verändert werden: «Die Dekarbonisierung des ZVV wird kommen müssen», so Kantonsrat Felix Hoesch. Bei der Umsetzung solcher Vorhaben könne sich die Kantonalpartei immerhin auf eine Mehrheit von SP, Grünen, Grünliberalen und EVP im Kantonsrat stützen, so Hoesch weiter.

## Ohne viel «Saft» geht es nicht

Für einen tiefgreifenden Umbau bei Verkehr und Wohnen braucht es aber vor allem eines: Richtig viel Strom. Denn wenn sich der Verkehr vom Diesel und Benzin endlich abwenden sollte – und Öl- und Gasheizungen durch Wärmepumpen ersetzt würden – bräuchte die Schweiz zusätzliche 23 Terawattstunden Strom. «Jede zweite Kilowattstunde muss dann von einer Anlage stammen, die heute noch nicht existiert», resümiert Roger Nordmann. Auch vom Kanton Zürich würde dies beachtliche Investitionen fordern. Kantonsrat Nicola Siegrist will hierzu einen Vorstoss einreichen, «der eine 45 Prozent-Quote von Photovoltaik-Anlagen an der gesamten Strommenge des Kantons fordert».

Ein Elefant steht bei der Diskussion noch im Raum: Will die Sozialdemokratische Partei der Schweiz auch vermehrt den Verzicht propagieren? Die ambitionierten Pläne und Massnahmen rechnen mit gleichbleibendem Konsum, mit einem elektrischen, aber in etwa gleichbleibenden Individualverkehr. Einem Konsum, der sich beim Beispiel der Auslandsflüge – immerhin für zehn Prozent der nationalen CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich – jeglicher globalen Solidarität entzieht.

Mit einem noch stärkeren Umdenken wäre die Herkulesaufgabe sicher leichter zu meistern, doch da geraten sich Idealismus und Realpolitik in die Haare. «Ich bin da mit Roger Nordmann nicht ganz gleicher Meinung, was den Verkehr angeht», sagte Nicola Siegrist an diesem Abend einmal. Viel kontroverser wurde es aber nicht, vielleicht auch, weil die Zeit, um noch länger abzuwägen, zu knapp erscheint – denn dass der Wandel unbedingt Fahrt aufnehmen muss, darin war man sich einig.