

# Eine Chance für Griechenland

Nach der Annahme des Sparpakets müssen die Massnahmen auch umgesetzt werden. Das ist nur möglich, wenn die politischen Lasten verteilt werden. Von Cyrill Stieger

Aufgrund seiner Vergangenheit habe man Griechenland Kredite gewährt und dabei vergessen, dass auf der Akropolis neben Athena, der Göttin der Wissenschaft und Weisheit, auch Hermes, der Gott der Händler und Diebe, verehrt werde. Die Politiker betrachteten den öffentlichen Bereich als Quelle von Profit und Ämtern. Das vorgelegte radikale Programm zur Sanierung der Finanzen durch Einsparungen in der Verwaltung und in der Armee genüge nicht, denn das eigentliche Übel sei die Korruption der politischen Klasse. – Das ist keine Beschreibung der heutigen Zustände in Griechenland. Es sind vielmehr Beobachtungen des französischen Publizisten Georges Vayssié, die er kurz vor dem finanziellen Kollaps Griechenlands Ende des 19. Jahrhunderts niederschrieb. Im Dezember 1893 erklärte die griechische Regierung den Bankrott, das Land wurde unter ausländische Aufsicht gestellt. Was Vayssié vor rund 120 Jahren feststellte, trifft in erschreckender Weise für das heutige Griechenland zu, auch wenn es nun gelungen ist, den Staatsbankrott abzuwenden, vorerst jedenfalls.

## Marodes politisches System

Das Sparpaket ist zwar vom Parlament angenommen worden, doch Griechenland ist damit noch lange nicht gerettet. Die schwierige Zeit der Umsetzung steht erst noch bevor. Eine Besserung ist nicht so schnell in Sicht, denn es braucht umfassende strukturelle Reformen. Notwendig ist zudem die Erneuerung des gesamten politischen Systems, zu dessen Grundpfeilern der tief in der Gesellschaft verwurzelte und bereits von Georges Vayssié angeprangerte Klientelismus gehört. Die Zeit drängt, denn das Vertrauen in die Funktionsfähigkeit der politischen Institutionen des Landes schwindet in der Gesellschaft immer mehr. Das ist auch nicht erstaunlich, wenn Politiker, die für ihre Taten kaum je zur Rechenschaft gezogen werden und die sich verbissen an ihre Privilegien klammern, von der Bevölkerung immer mehr Opfer verlangen.

Notwendig ist auch eine Änderung der Beziehungen zwischen Staat und Bürger, die in manchen Zügen an die Zeiten des Sozialismus in Osteuropa erinnern. Noch immer wird der Staat von vielen als Selbstbedienungsladen betrachtet. Politiker versorgen ihre Günstlinge mit Posten im öffentlichen Dienst. Bürger hintergehen den Staat und nehmen sich all das, von dem sie glauben, es stehe ihnen zu. Korruption gehört zum Alltag. Oft bleibt angesichts der ineffizienten Verwaltung und der bürokratischen Hürden auch gar nichts anderes übrig. Zu-

gleich aber sind ganze Generationen in der Überzeugung aufgewachsen, der Staat werde es schon richten. Damit ist es nun vorbei, und wenn es nichts mehr zu verteilen gibt, könnten den beiden grossen Parteien auch die Wähler davonlaufen.

## Ein letzter Kraftakt?

Voraussetzung für einen Neuanfang ist eine Änderung der politischen Kultur und der Mentalität. Eines der Grundübel ist die Unfähigkeit zu Kompromissen. In den letzten Jahrzehnten hatte keine der beiden grossen Parteien je die Macht teilen müssen. Eigeninteressen standen meist über dem Gemeinwohl. Das Sparprogramm kann jedoch angesichts des Widerstands in der Bevölkerung und drohender sozialer Unrast nur durchgesetzt werden, wenn die politischen Lasten auf mehr Schultern verteilt werden. Allein ist die Regierung zu schwach. Auch haben die Gewerkschaften schon immer in verantwortungsloser Weise im Kampf um Pfründen und Privilegien Ansätze zu Strukturreformen im Keime zu ersticken versucht. Sie sind es gewohnt, den Politikern auf der Nase herumzutanzten. Ihre Macht kann nur gebrochen werden, wenn die grossen Parteien am gleichen Strick ziehen.

Der Regierung Papandreou ist es zwar gelungen, die Risse in den eigenen Reihen notdürftig zu kitten. Der starke linke Flügel der Pasok, der in den Staatsbetrieben den wahren Reichtum des Landes sieht, wird die Privatisierungen jedoch kaum einfach so hinnehmen. Einiges deutet darauf hin, dass der Kampf um das Sparpaket der letzte Kraftakt Papandreous gewesen sein könnte. Die Bruchstellen innerhalb der Partei sind jedenfalls sichtbar. Die grösste Oppositionspartei, die Nea Dimokratia, zeigt nach wie vor kaum Bereitschaft zur Zusammenarbeit. Sie scheint vielmehr das erpresserische Potenzial des Schuldners rücksichtslos auszunutzen zu wollen, indem sie davon ausgeht, dass es sich die Geldgeber aus Eigeninteresse gar nicht leisten können, Griechenland fallenzulassen. Das ist ein gefährliches Spiel. Vorwürfe an die Regierung, sie sei ein Lakai fremder Mächte, sind deplaciert. Griechenland, das praktisch pleite ist, kann sich eine solche Trotzhaltung ganz einfach nicht leisten.

Georges Vayssié gab vor fast 120 Jahren seiner Hoffnung Ausdruck, dass die Demütigung der Griechen, die ihre finanzielle Autonomie verloren, diesen die Augen öffnen könnte für einen politischen Neuanfang. Zu hoffen ist, dass wenigstens die heutigen Politiker diese Chance nutzen, denn es könnte durchaus ihre letzte sein.

# Verordnete Entmündigung

Wann ist das Leben todsicher? Kaum dann, wenn Bundesämter der Bevölkerung die Hand auflegen wollen wie im Strassenverkehr. Von Walter Hagenbüchle

Wann sind alle Risiken ausgeschaltet? Die essenzielle Frage bezieht sich in der Schweiz häufig und gern auf den Strassenverkehr. Und just in dieser Domäne scheinen Bundesämter und Volksvertreter genau zu wissen, was der mobilen Bevölkerung gut tut. Zumindest haben die Damen und Herren im Ständerat als letzte Amtshandlung vor der Sommerpause im Verkehrssicherheitsprogramm «Via sicura» überraschende Weichenstellungen vorgenommen. «Via sicura» – dies zur Erinnerung –, das ist der politisch ewige Durchlauferhitzer der Null-Risiko-Fraktion im Strassenverkehr.

## Nur die Versicherungen profitieren

In diesem Sicherheitsprogramm also hat der Ständerat Bemerkenswertes entschieden. So will das Gremium, an Jahren nicht eben ein Jungbrunnen, einen Generalverdacht für Senioren am Steuer verhindern, indem es sich gegen verpflichtende Sehtests zur Fahrtüchtigkeit stellt. Weit weniger Vertrauen in die Eigenverantwortung erzogener und erziehender Bürger zeigt die kleine Kammer beim Entscheid, Jugendliche bis vierzehn Jahre nicht mehr ohne Helm aufs Fahrrad zu lassen und unter Siebenjährige nur im Schongang, sprich in autofreien Zonen, zum Veloverkehr zuzulassen.

Konsequentes Entscheiden, so scheint uns, geht anders. Warum den Kopf nur bis ins Teenageralter schützen? Warum nicht bis zur Volljährigkeit oder dann eben gar nie oder in jedem Alter? Warum gerade schwächere Verkehrsteilnehmer nicht von Beginn weg den harten Realitäten des Verkehrs aussetzen? Warum verschärfte Drogen- und Alkohol-limiten für Berufs- und Neulenker, aber keine Gesundheits-Checks im fortgeschrittenen Alter?

Gerade bei der anvisierten Velohelmpflicht gibt es zahlreiche und durchaus erhellende internationale Studien, die unter dem Strich belegen, dass ein Obligatorium kontraproduktiv wirken kann: Automobilisten behandeln Velofahrer mit Helm weniger pfleglich, da sie diese als geschützt empfinden. Der einzige Gewinn der Massnahme besteht wohl nur im gesunkenen Restrisiko für die Versicherer. Und das erfrischend pragmatische Gegenbeispiel zum Velohelm zeigt sich ohnehin beim Skihelm, der sich ganz ohne Obligatorium fast flächendeckend auf den Pisten durchgesetzt hat.

Die Inkonsequenz hat Programm und ist letztlich systembedingt, wie man so schön sagt. Denn eingedenk dessen, dass uns nun der Fluch der Behörden auf dem Fuss ereilt, behaupten wir, dass der gesunde Menschenverstand in vielen Lebensberei-

chen – von Suchtmitteln über den Sonnenschutz bis hin zur Ernährung und zum Strassenverkehr – just in jenem Moment gefährlich abnimmt, wo der Bund und seine Ämter der Bevölkerung präventiv die Hand auflegen wollen. Gerade im Verkehr ist das amtliche Gängelband unterdessen fatal. Kein noch so dichter Schilderwald und kein noch so dunkles Dickicht an Vorschriften kann doch die Eigenverantwortung auf der Strasse ersetzen.

Zudem ist gerade in der Schweiz, so scheint uns, das System des Strassenverkehrs eigentlich absolut ausreichend geregelt. Es gibt sehr adäquate Tempolimiten auf allen Strassen und entsprechend sinnvolle Strafen für ihre Übertretung. Es gibt sogar eine pragmatisch gewachsene Ausweitung der Tempo-30-Zonen, die weit über das hinausgeht, was das Stimmvolk damals an der Urne beschlossen hat. Es gibt zudem situativ sehr präzise Vorschriften für unfallträchtige Fahrsituationen – gerade für Neulenker. Und es gibt erstaunlich respektierte Sanktionen gegen Fahren unter Alkohol und Drogen, das andere Verkehrsteilnehmer direkt gefährdet.

## Bestehende Gesetze durchsetzen

Ist also das noch von Moritz Leuenberger in bestem Wissen, Gewissen und Eifer vor Ewigkeiten aufgegleiste Verkehrssicherheitsprogramm «Via sicura» parlamentarisch in Ehren zu begraben?

Nicht zwingend, wenn man sich beim weiteren parlamentarischen Werkeln Maximen merkt. Allem voran sei, bitte sehr, konsequent und mit hoher Polizeipräsenz durchzusetzen, was an sinnvollen Vorschriften bereits besteht. Zusätzlich eingreifen sollte der Staat nur dann, wenn der Zeitgeist irrlührende Phänomene produziert, die andere Verkehrsteilnehmer an Leib und Leben gefährden. Paradebeispiel dafür sind die Raser und ihre Rennen. Das ist zwar, verglichen mit dem hochkomplexen Verkehrssystem, quantitativ kein Massenphänomen, aber eines, das volle Aufmerksamkeit verdient, auch wenn es keine Patentlösungen garantiert. Wohl eher in die Sparte Placebo dürften daher sowohl die vom Ständerat ausformulierten «Raser-Tempolimiten» wie die vom Stimmvolk aufgrund kollektiver Empörung wohl befürwortete Raser-Initiative gehören. Beide Begehren sind letztlich Ausdruck der Hoffnung, gesunder Menschenverstand lasse sich erzwingen. Daran mögen Zweifel angemeldet sein. Der Grat zwischen wirksamer Ächtung solch menschenverachtender Einsetzung des Autos als Waffe und dem nur schwer fassbaren Psychogramm von Rasern ist leider winzig klein.

# Wie sich mit einfachen Massnahmen Energiekosten senken lassen

Elektrische Motoren sind die grössten Stromfresser überhaupt. Neue Effizienzmassnahmen für Motoren in der EU und der Schweiz versprechen ein enormes Energiesparpotenzial. Leider wird dieses Potenzial in der Öffentlichkeit und in Unternehmen noch zu wenig wahrgenommen. Von Joe Hogan

Am 1. Juli vollzieht die Schweiz, was die Europäische Union am 16. Juni 2011 implementiert hat, nämlich einen wichtigen Meilenstein im Bestreben nach einer Senkung des Energieverbrauchs. Die Massnahmen in der EU werden ab 2020 jährlich so viel Strom einsparen, wie 32 Millionen EU-Haushalte gegenwärtig pro Jahr verbrauchen. Die Massnahmen betreffen Apparate, die allgegenwärtig sind, aber die meisten von uns nie zu Gesicht bekommen. Sie sind im Haartrockner und in der Geschirrspülmaschine, im Lift und in Lüftungsanlagen verborgen und bringen Maschinen, Pumpen, Ventilatoren, Förderbänder und vieles mehr zum Laufen. Gemeint sind natürlich Elektromotoren, die buchstäblich überall eingesetzt werden.

## Gefräßige Elektromotoren

Elektrische Motoren sind die grössten Stromfresser überhaupt. Gemäss einer neuen Studie der Internationalen Energieagentur (IEA) sind sie für rund 45 Prozent des weltweiten Stromverbrauchs verantwortlich. Das ist mehr als doppelt so viel wie die Energie, die für Beleuchtungsanlagen – den zweitgrössten Energieverbraucher – eingesetzt wird.

Somit wird der Strom von praktisch jedem zweiten Kraftwerk nur für Motoren eingesetzt. Oder anders ausgedrückt reicht die auf der ganzen Welt vom Neujahrstag bis zum 1. Juli produzierte Energie gerade einmal aus, um die Elektromotoren dieser Welt während 12 Monaten zu versorgen.

Das Einsparungspotenzial ist sowohl in der EU als auch in der Schweiz enorm. Es wird erwartet, dass die neuen Effizienzmassnahmen für Motoren in der EU bis Ende des Jahrzehnts zu einer jährlichen Einsparung von 135 Terawattstunden (TWh) Strom führen werden, was mehr als dem doppelten jährlichen Verbrauch in der Schweiz und etwa der jährlichen Produktion von mehr als 22 grossen Kraftwerken entspricht. Die Industrie in der EU kann somit zu jetzigen Strompreisen jährlich mindestens 12 Milliarden Euro einsparen. Für die Schweizer Industrie rechnen wir mit einem Einsparungspotenzial von mehr als 350 Millionen Franken pro Jahr an Energiekosten.

Angesichts des Entscheids Deutschlands, innerhalb eines Jahrzehnts aus der Atomenergie auszuweichen, werden Massnahmen wie diese, welche eine effizientere Nutzung von Energie zum Ziel haben, eine wichtige Rolle dabei spielen, wenn es darum geht, das Wachstum der grössten Wirtschaftsmacht Europas ohne Stromlücke voranzutreiben.

Darüber hinaus gibt es noch viele weitere Sparpotenziale. Die IEA-Studie, bei der es sich um die erste weltweite Analyse des Energieverbrauchs von Elektromotoren handelt, besagt, dass es sowohl machbar als auch kostensparend ist, 20 bis 30 Prozent des gesamten Stromverbrauchs von Motoren einzusparen, was 9 bis 14 Prozent des weltweiten Stromverbrauchs entspricht. Und dabei handelt es sich erst um die Hälfte der möglichen Einsparung beim Stromverbrauch, die durch die Verwendung moderner Technologien bei der Her-

stellung, Verteilung und Nutzung von Energie erreicht werden könnte.

Zudem sind CO<sub>2</sub>-arme Stromnetze in der Entwicklung, die weit mehr einsparen können, als es mit individuellen Produkten überhaupt möglich wäre. Es wird jedoch noch eine Weile dauern, bis solche Smart Grids (intelligente Stromnetze) produktionsreif sind. Aber wir müssen bereits heute grosse Investitionen dafür tätigen.

## Noch zu geringes Bewusstsein

Die grösste Herausforderung dabei ist, das riesige ungenutzte Potenzial, das mit der heutigen Technologie erreicht werden könnte, zu fördern, damit es in der Öffentlichkeit wahrgenommen wird. Dies zeigt sich deutlich in einer in diesem Jahr durch die Economist Intelligence Unit im Auftrag der ABB weltweit durchgeführten Umfrage bei Führungskräften von Produktionsbetrieben. Diese hat ergeben, dass 60 Prozent der befragten Betriebe bisher nicht in die Verbesserung der Energieeffizienz ihres Kapitals, ihrer Produktionsstätte und ihrer Ausrüstung investiert haben.

Die Führungskräfte führten an, dass klare finanzielle Argumente für eine Investition in Energieeffizienzmassnahmen, finanzielle Mittel und Informationen über die Möglichkeiten der Energieeffizienz fehlten und so grössere Investitionen verunmöglicht würden.

Das überrascht angesichts der Tatsache, dass Motoren für zwei Drittel der in der Industrie ver-

brauchten Energie verantwortlich sind und sich die jährlichen Stromkosten für Motoren auf bis das Siebenfache ihres Kaufpreises belaufen können.

Der IEA-Bericht wird einiges dazu beitragen, das Bewusstsein zu erhöhen, zumindest in Bezug auf Motoren. Er füllt eine wichtige Lücke in der Energie- und Klimadebatte, indem einige nackte Tatsachen zu einem Thema auf den Tisch gebracht werden, für das unabhängige Einschätzungen und Analysen zuvor nicht vorhanden waren. Er weist aber auch klar darauf, dass es die Entscheidungsträger sind, die diese Sparpotenziale erkennen und Massnahmen ergreifen müssen.

## Motoren als Wachstumsmotoren

Die Bedeutung von Motoren widerspiegelt sich auch in unserer Sprache: Wenn wir ein Land oder einen Wirtschaftsbereich als «Wachstumsmotor» bezeichnen, wird dadurch seine zentrale Bedeutung hervorgehoben. Der IEA-Bericht bringt uns zurück auf den Ursprung dieser Metapher, indem darin aufgezeigt wird, welche zentrale Rolle Motoren in unserer Wirtschaft spielen. Die neue EU-Regelung zeigt uns zudem, welche zentrale Rolle Motoren auch spielen können, wenn es darum geht, die Herausforderungen im Energiebereich in Ländern wie Deutschland anzugehen oder die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie zu erhöhen.

Joe Hogan ist CEO von ABB.