

# In der Schweiz lassen sich Emissionen günstiger reduzieren

Das Instrument des Emissionshandels bietet grosse Chancen: Es erlaubt die sichere Einhaltung von Mengen- sowie von damit verbundenen Umweltzielen und kann auch volkswirtschaftlich attraktiv sein. Dazu braucht es aber zwei Voraussetzungen: Die Mengenbeschränkung (Cap) muss so ausgelegt sein, dass die Umweltziele auch tatsächlich erreicht werden können. Und die volkswirtschaftlich günstigsten Emissionsreduktionen sollen bevorzugt werden. Diese liegen – entgegen der landläufigen Meinung – nicht im Ausland, sondern in der Schweiz.

Kasten 1

## Vorgeschlagene Instrumente im Überblick

- *Anschluss ans EU- Emissions-Handelsystem (inkl. Luftfahrt):* Das EU-Handelsystem deckt allerdings nur wenige Sektoren ab, die in der Schweiz bedingt relevant sind.
- *Weiterführen des EnAW-Systems:* Die Zielvereinbarungsziele müssen in Zukunft deutlich weiter gehen, damit alle sinnvollen Massnahmen umgesetzt werden können.
- *Lizenzen für ineffiziente Neuwagen:* Neuwagen, die einen festgelegten Emissionswert übersteigen, werden in Emissionsklassen eingeteilt und die jährliche Zulassungsmenge begrenzt.
- *Lizenzen für ineffiziente Elektronik- und Elektrogeräte inkl. Motoren:* Analog zu den Autos sollen auch hier ineffiziente Geräte nur noch in begrenzten Stückzahlen käuflich sein.
- *Wärmeverbrauchsborse für Gebäude:* Festlegen von ambitionierten Maximalgrenzen für Emissionen pro m<sup>2</sup> Energiebezugsfläche. Liegt ein Gebäude unter dem Grenzwert, können Zertifikate verkauft werden. Durch den Kauf solcher Zertifikate können Hauseigentümer mit der Sanierung ihrer Liegenschaft zuwarten (System wird in Genf erprobt).
- *Globaler Emissionshandel:* Der Schweizer Konsum verursacht im Ausland «graue» Emissionen von netto 40 Mio. Tonnen CO<sub>2eq</sub> pro Jahr. Diese Menge soll kompensiert, aber nicht angerechnet werden.

## Politische Mach- und Wünschbarkeit von Handelssystemen

Lenkungsabgaben oder Steuern gelten als politisch schwieriger einzuführen als Handelssysteme. Bei Handelssystemen wiederum sind die Menge der Emissionsrechte und die Zahl der einbezogenen Emittenten die Punkte, welche im politischen Prozess oft verwässert werden. Die Verwaltungskosten eines Handelssystems steigen mit der Zahl der zu kontrollierenden Emittenten und bewegen sich in der Regel deutlich über dem Administrationsaufwand für Lenkungsabgaben.

Deshalb liegt es nahe, sich auf die Grossemittenten zu konzentrieren. Für die Schweiz allerdings ist das – im Gegensatz zu den meisten EU-Ländern – der falsche Weg, lassen sich doch damit weniger als 20% der Emissionen erfassen. Die Forderung nach dem Anschluss der Schweiz an das europäische Emissionshandelsystem mag trotzdem Sinn machen, bietet aber rund 100 000 kleinen und mittleren Unternehmen keinerlei Klimaschutzanreize.

Was also ist zu tun? Die «Klima-Allianz» der Umweltverbände schlägt in ihrem Klimamasterplan<sup>1</sup> zusätzlich zu einer Treibhausgas- und Energielenkungsabgabe sechs Bereiche vor, in denen Handelssysteme etabliert werden sollen (siehe *Kasten 1*). Solche Systeme bieten sich nicht zuletzt dann an, wenn Verbote und strenge Standards politisch unerwünscht sind. Wichtig: Emissionsrechte dürfen nicht verschenkt, sondern müssen vollständig auktioniert werden. Nur so kann eine Reihe von negativen Effekten vermieden werden (Windfall Profits, Neuemittentenklausel, Belohnung starker Lobbygruppen). Vermutlich würden auch die Preise für Emissionsrechte weniger stark fluktuieren, was die Investoren freut: Für sie hat der Emissionshandel gegenüber Lenkungsabgaben oft deut-



**Dr. Patrick Hofstetter**  
Leiter Klimapolitik,  
WWF Schweiz, Zürich



**Dr. Hans-Peter Fricker**  
CEO des WWF Schweiz,  
Zürich

liche Nachteile, weil der schwankende CO<sub>2</sub>-Preis den Investitionsentscheid erschwert.

## Auslandzertifikate haben versteckte Nebenkosten

In der Schweiz ist ein erhebliches Emissionsreduktionspotenzial vorhanden, das sich auch wirtschaftlich rechnet. Dazu ein Beispiel: Innerhalb der gleichen Automodellreihe variiert der Verbrauch je nach Motorisierung vielfach um 20%, wobei die günstigste und verbrauchsärmste Motorisierung oft nicht einmal in die Schweiz importiert wird. Sparsame Autos sind – von wenigen Ausnahmen abgesehen – sowohl im Kauf wie auch im Betrieb günstiger. Das vorgeschlagene Lizenzsystem verhilft diesen zum Durchbruch und generiert damit volkswirtschaftlich keine Kosten, sondern einen Nutzen. Trotzdem hält sich das Hohelied der Erdölindustrie – auch in den Medien – hartnäckig. Dessen Kernsatz lautet: «Emissionsminderung im Ausland ist viel billiger als in der Schweiz.»

Das ist falsch. Projekte in Entwicklungsländern müssen zwingend unwirtschaftlich sein und lassen sich nur dank dem Erlös aus den Emissionszertifikaten realisieren. Hinzu kommt, dass jede im Emissionshandel gekaufte Tonne CO<sub>2</sub> den höchst unangenehmen Nebeneffekt hat, dass in der Schweiz damit der Verbrauch von rund 400 Litern Öl nicht reduziert wird. Zusätzlich zum Preis der Zertifikate von 5 bis 30 Franken pro Tonne CO<sub>2</sub> müssen also 300 Franken hinzugerechnet werden für den Preis der in der Schweiz verbrauchten Erdölmenge.

Anders sieht es bei Emissionsreduktionen in der Schweiz aus. So lässt sich hierzulande beispielsweise ohne Mehrkosten der Neubaustandard verschärfen. Auch die Sanierung von Altbauten amortisiert sich innerhalb der Lebensdauer. Der neue Leitsatz für die Schweizer Politik sollte deshalb lauten: Auslandemissionen der Schweiz reduzieren wir im Ausland, Inlandemissionen im Inland – weil es sich volkswirtschaftlich lohnt. ■

<sup>1</sup> Allianz für eine verantwortungsvolle Klimapolitik (2006). Klima-Masterplan – der Weg zu einer klimaverträglichen Schweiz. Internet: [www.wwf.ch/klimafakten](http://www.wwf.ch/klimafakten).