

**Zeitschrift:** Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung  
SES

**Herausgeber:** Schweizerische Energie-Stiftung

**Band:** - (2003)

**Heft:** 3: EnergieSchweiz konkret : ein Augenschein im Wallis

  

**Artikel:** Auf billigstem Weg zur CO2-Reduktion

**Autor:** Brand, Rafael

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-586868>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.06.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Auf billigstem Weg zur CO<sub>2</sub>-Reduktion

**Um eine ökologische Steuerreform zu verhindern, greift die Wirtschafts- und Strassenlobby wieder in die Trickkiste: Weil die Schweiz ihre Kyoto-Verpflichtungen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion bis 2010 wohl nicht erreichen wird, wurde von der Erdölvereinigung, von économiesuisse und den Strassenverbänden der «Klima-Rappen» lanciert. Mit dem Ertrag von 70 Millionen Franken wollen sie hauptsächlich CO<sub>2</sub>-Reduktionszertifikate im Ausland kaufen und so die CO<sub>2</sub>-Abgabe verhindern.**

Von Rafael Brand,  
E&U-Redaktor

Mit millionenschweren Kampagnen haben sich die Schweizer Wirtschaftsverbände, Erdölvereinigung, Bürgerliche und Strassenclubs vehement und erfolgreich gegen Energieabgaben und gegen die ökologische Steuerreform gestemmt. Diese Kreise haben im Kampf gegen solche Lenkungs- und Förderabgaben stets auf das CO<sub>2</sub>-Gesetz und die darin enthaltene Möglichkeit zur Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe verwiesen.

## «Lippenbekenntnisse» für die CO<sub>2</sub>-Abgabe

Die Wirtschafts- und Strassenlobby will die CO<sub>2</sub>-Abgabe und die damit verbundene ökologische Steuerreform aber nach wie vor verhindern. Das bisher vorgespülte Einverständnis ist aber bisher nichts als ein blosses «Lippenbekenntnis». Das Gesetz erlaubt frühestens ab 2004 eine CO<sub>2</sub>-Abgabe einzuführen, welche das Benzin um maximal 50 Rappen verteuern könnte. Die CO<sub>2</sub>-Abgabe ist eine «haushaltsneutrale» Lenkungsabgabe, das heisst, sie wird vollumfänglich an Bevölkerung und Betriebe zurückerstattet. Die Krux am CO<sub>2</sub>-Gesetz: Das Parlament selber kann in abschliessender Kompetenz über Höhe und Einführung der CO<sub>2</sub>-Abgabe beschliessen. Aller hehren Bekenntnisse zum Klimaschutz zum Trotz regt sich im Parlament heftiger Widerstand. Die SVP will per fakultativem Referendum und Volksentscheid die drohende CO<sub>2</sub>-Abgabe stoppen. Und die betroffene Energie- und Strassenver-

kehrsbranche unter der Federführung von Erdölvereinigung, économiesuisse und dem Strassenverkehrs-Dachverband FRS wollen einen «freiwilligen» Klima-Rappen anstelle einer CO<sub>2</sub>-Abgabe.

## Der Klima-Rappen – eine billige Lösung

Das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landwirtschaft (BUWAL) hat kürzlich eine Studie in Auftrag gegeben, wie das Schweizer CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel zu erreichen ist. In die Studie miteinbezogen wurde auch der Klima-Rappen. Begleitet wurde die Infrastudie gleich durch die Ideenlieferanten selber: durch die Erdölvereini-

gung, Verkehrsverbände und économiesuisse sowie dem Bundesamt für Energie (BFE). Es wurden drei mögliche Modelle untersucht: a) eine CO<sub>2</sub>-Abgabe allein (30 Rappen pro Liter Benzin), b) der Klima-Rappen allein sowie c) zwei Kombinationen aus Klima-Rappen und CO<sub>2</sub>-Abgabe. Der Studie kurzer Sinn: Mit allen drei Modellen «könnte das CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel erreicht werden» – so jedenfalls das Fazit der Untersuchung.

In erster Priorität will der Klima-Rappen eine griffige CO<sub>2</sub>-Abgabe verhindern und die drohende Verteuerung von Benzin und Heizöl abblocken. Ein Klima-Rappen pro Liter Benzin ergibt rund 70 Millionen Franken pro Jahr. Die eine Hälfte soll flankierende Massnahmen wie «Carsharing», Eco-Drive und alternative Treibstoffe (Gas und Ethanol) fördern. Die andere Hälfte würde zum Kauf von so genannten Emissionszertifikaten verwendet. Damit würden ein Fünftel der vereinbarten CO<sub>2</sub>-Reduktion in der Schweiz selber realisiert – und vier Fünftel (!) über Zertifikate im Ausland eingekauft. Oder anders gesagt: Damit könnte die Schweiz weiterhin 2 Millionen Tonnen klimaschädliche CO<sub>2</sub>-Emissionen jährlich mehr produzieren als im Kyoto-Protokoll vereinbart.

## Das CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel ist noch fern

Beim stetig wachsenden Strassenverkehr wird eine CO<sub>2</sub>-Abgabe immer dringlicher. Mit der Ratifizierung des Kyoto-Protokolls hat sich die Schweiz verpflichtet, bei den Treibstoffen (vor allem Benzin) bis 2010 eine CO<sub>2</sub>-Reduktion um 8 Prozent zu erreichen; bei den Brennstoffen (vor allem Heizöl) um 15 Prozent. Statt der angestrebten Reduktion nehmen die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Bereich Treibstoffe ständig zu: von 1990 bis 2001 um 7,3 Prozent. 90 Prozent (!) dieser CO<sub>2</sub>-Emissionen entfallen auf den Strassenverkehr. Gemäss dem Forschungs- und Beratungsunternehmen Prognos ist bei der CO<sub>2</sub>-Reduktion bis ins Jahr 2010 «eine grosse Ziellücke zu erwarten». Bei den Brennstoffen rechnet die Studie mit 4,4 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr, welche die Schweiz über die Klimavereinbarung hinaus in die Atmosphäre verbrennt; bei den Treibstoffen sind es 2,4 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>.<sup>1</sup> Die ernüchternde Bilanz der Studie: «Die bisherigen Anstrengungen genügen noch nicht und müssen deutlich verstärkt werden.»

1 Einige Massnahmen wie ein tieferer Treibstoffverbrauch von Neuwagen (6,4 statt 8,4 Liter pro 100 Kilometer) wurden in der Studie bereits als «erreicht» und vorsorglich von der CO<sub>2</sub>-Bilanz abgezogen. Der Treibstoffverbrauch sinkt aber viel zu langsam, und das der Studie zugrunde gelegte tiefe Verkehrswachstum ist Wunschdenken. Die Ziellücke dürfte wohl höher sein als die prognostizierten, optimistischen 2,4 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> bei den Treibstoffen.

## Im Widerspruch mit dem CO<sub>2</sub>-Gesetz

Statt die klima- und energiepolitischen Verpflichtungen im eigenen Land anzugehen, möchten die Wirtschafts- und Strassenverbände – quasi als moderner Ablasshandel – mit dem billigsten aller drei Modelle die CO<sub>2</sub>-Reduktion im Ausland erkaufen – so das Grundrezept des Klima-Rappens. Eine Lenkungswirkung wie bei der CO<sub>2</sub>-Abgabe (wer weniger fährt und verbraucht, bezahlt weniger) ist beim Klima-Rappen nicht auszumachen. «Der

Klima-Rappen ist als Lenkungsinstrument unwirksam. 1 Rappen pro Liter Treibstoff hat keinen Einfluss auf die Nachfrage», bestätigt auch der Basler SP-Nationalrat Ruedi Rechsteiner, der sich mit dem Klima-Rappen als Ökonom und Energieexperte eingehend befasst hat. Vor allem aber ist der Klima-Rappen rechtlich nicht mit dem CO<sub>2</sub>-Gesetz vereinbar. Das CO<sub>2</sub>-Gesetz sieht nämlich eine CO<sub>2</sub>-Abgabe vor, deren Erträge zurückerstattet werden. «Für einen Klima-Rappen, dessen Ertrag zweckgebunden in Zertifikate und flankierende Massnahmen fliesst,

fehlen die Rechtsgrundlagen», stellt Ruedi Rechsteiner klar. Und nicht zuletzt widerspricht der Klima-Rappen auch dem Kyoto-Protokoll: Dieses sieht vor, dass die CO<sub>2</sub>-Reduktion zur Hauptsache durch Massnahmen im Inland erreicht wird. Beim Klima-Rappen beträgt der Inland-Anteil jedoch lediglich 20 Prozent. Das Fazit von Ruedi Rechsteiner: «Der Klima-Rappen beinhaltet Scheinlösungen. Statt Massnahmen zu ergreifen, soll weiter auf Zeit gespielt werden.»

SES-Fachtagung – 24. Oktober 2003, Volkshaus, Stauffacherstr. 60, 8004 Zürich, 9.00 bis 17.00 Uhr

# Sanfter Mobilfunk – Möglichkeiten und Grenzen

**Der Mobilfunkmarkt boomt, der Widerstand in der Bevölkerung gegen neue Antennen ebenfalls. Die Bewilligungen für neue Anlagen müssen erteilt werden, wenn die vorgeschriebenen Anlagegrenzwerte eingehalten werden. Es gibt jedoch elektrosensible Menschen, die auf Belastungen weit unterhalb dieser Grenzwerte reagieren. Diese Betroffenen fühlen sich in ihrem Leiden machtlos und im Stich gelassen.**

### ReferentInnen

**Stefan M. Greger**, Dipl. Ing. Univ., Architekt, Geschäftsführer enorm GmbH, München.

**Pia Hollenstein**, Nationalrätin, Grüne, SG, Mitglied der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen KVF.

**Johannes Kamp**, Elektrotechniker, Geschäftsführer enorm GmbH, München.

**Rosmarie Keller**, Hemberg SG, Betroffene.

**Michael Kundi**, Ao. Univ. Prof., Dr. phil. et med. habil., Institut für Umwelthygiene, Medizinische Fakultät der Universität Wien.

**Heinz Lanz**, eidg. dipl. Immobilien-Treuhänder, Immobilienökonom NDS FH, Geschäftsführer Schweiz. Immobilienschätzer-Verband SIV.

**Gerd Oberfeld**, Dr. med., Landessanitätsdirektion Salzburg, Referent für Umweltmedizin der österr. Ärztekammer.

**Tagungsgebühr:** Fr. 250.– inkl. Tagungsunterlagen, Pausengetränke, Apéro und Mittagessen (reduzierte Gebühr für SES-Mitglieder).

**Tagungsprogramm** unter [www.energiestiftung.ch](http://www.energiestiftung.ch)



Foto: Claudius Fischer, Visuelle Gestaltung & Kommunikation, Würenlingen

Name, Vorname

Titel, Beruf / Firma, Behörde

Strasse

PLZ/Ort

Datum/Unterschrift

Rechnung an:

- Ich wünsche vegetarisches Mittagessen  Ich wünsche Mittagessen mit Fleisch  
 Ich kann an der Tagung nicht teilnehmen. Senden Sie mir bitte die Tagungsunterlagen zum Preis von Fr. 30.– (plus Versandkosten)

Anmeldung bis 16. Oktober 2003 senden an SES, Sihlquai 67, 8005 Zürich