

Ein Subventionstopf lädt zur Verschwendung ein

Der verlangte Klimafonds ist scheinbar gratis, doch er dürfte im Vergleich zu CO₂-Abgaben deutlich mehr Geld verschlingen

HANSUELI SCHÖCHLI

Der Staat verteilt pro Jahr im Mittel 5 bis 10 Milliarden Franken im Namen des Klimaschutzes, und die Sache kostet zunächst keinen Rappen. Etwa dies ist das Versprechen der Volksinitiative der Linksparteien für einen Klimafonds. Laut der Initiative müsste der Bund bis 2050 jährlich 0,5 bis 1 Prozent des Bruttoinlandprodukts in den verlangten Fonds stecken – zwecks «Förderung einer sozial gerechten Energie- und Klimapolitik».

Eine Steuererhöhung wäre dafür vorerst nicht nötig, denn die Initiative will die Schuldenbremse des Bundes aushebeln: Der Bund könne einfach seine Schulden im Ausmass der in den Klimafonds geleiteten Gelder erhöhen. Dass höhere Schulden heute zu höheren Schuldzinsen morgen und höheren Steuern übermorgen führen, muss man ja nicht laut sagen.

Effiziente Lenkungsabgaben

Die Klimafondsinitiative verlangt einen massiven Ausbau der Subventionen – etwa eine Verdoppelung bis Vervielfachung. Was in welchem Umfang zusätzlich subventioniert wird, könnte das Parlament entscheiden. Das verspricht ein Fest für die Politiker. Aus ökonomischer Sicht birgt der Klimafonds ein hohes Verschwendungsrisiko. Als deutlich effizienteres Instrument der Klimapolitik gelten in der Ökonomenzunft Lenkungsabgaben (CO₂-Abgaben). «Eine CO₂-Abgabe ist das kostengünstigste Mittel zur Sen-

kung der CO₂-Emissionen im nötigen Ausmass und Tempo», hiess es zum Beispiel 2019 in den USA in einer Erklärung, die schon über 3600 Ökonomen unterzeichnet haben, unter ihnen 27 Nobelpreisträger. Laut der Erklärung sollte die CO₂-Abgabe bis zur Erreichung der Klimaziele regelmässig steigen, und die Erträge sollten als Pro-Kopf-Betrag voll an die Bürger zurückfliessen.

In der Schweiz hatte 2010 eine Nationalfonds-Studie geschätzt, dass Subventionen pro Tonne reduziertem CO₂-Ausstoss mehr als fünfmal so teuer sind wie Lenkungsabgaben. Eine Gruppe französischer Ökonomen kam 2023 ebenfalls zu dem Schluss, dass Lenkungsabgaben oder damit verwandte marktwirtschaftliche Elemente weit günstiger sind als Subventionen.

Die Umlage der gesellschaftlichen Kosten des CO₂-Ausstosses auf den Preis ist im Prinzip darum am günstigsten, weil damit in allen Sektoren und Marktstufen die «richtigen» Anreize gesetzt wären: Die Verursacher zahlen die vollen Kosten ihres Verhaltens und haben ein Interesse daran, den CO₂-Ausstoss dort zu senken, wo es für sie am günstigsten ist.

Bei Subventionen ist dagegen das Verursacherprinzip nicht eingehalten. Und subventioniert man zum Beispiel die Solarenergie oder die Elektromobilität, kann das zwar zu Verlagerungen von «schmutzigen» in «weniger schmutzige» Tätigkeiten führen, aber auch Solarpanels und Elektroautos haben gesellschaftliche Kosten – etwa Umweltkosten für die Herstellung und Entsorgung von

Panels und Batterien. Die Subventionierung verbilligt die Elektromobilität und die Energieherstellung, was den positiven Effekt der Verlagerung gleich wieder einschränken kann.

Hinzu kommt der gängige Mitnahmeeffekt bei Subventionen: Der Staat fördert Aktivitäten, welche die Begünstigten auch ohne Staatskrücken unternommen hätten (im Jargon: Mitnahmeeffekt). In der Schweiz deuteten zum Beispiel laut einem Bericht der Eidgenössischen

Klimafonds

Eidgenössische Abstimmung
vom 8. März 2026

Finanzkontrolle neun Befragungen von 2010 bis 2023 zu den Subventionen für energetische Gebäudesanierungen auf Mitnahmeeffekte zwischen 40 und 70 Prozent. Zudem mögen politische Entscheide über die subventionierten Aktivitäten und das Ausmass der Subventionen stärker durch den Einfluss betroffener Sektoren getrieben sein als durch Effizienzüberlegungen.

Doch auch Lenkungsabgaben haben einige Haken. So kennt niemand die genauen Kosten des CO₂-Ausstosses. In der internationalen Forschungsliteratur reicht die Bandbreite der Schätzungen von etwa 0 bis über 1000 Franken pro Tonne CO₂. Eine Antwort auf diese Unsicherheit ist das Herantasten: Man beginnt mit einem relativ bescheidenen Preis und erhöht ihn bei ungenügender Annäherung an die Klimaziele.

Eine andere Antwort ist die politische Festlegung der Menge des zulässigen CO₂-Ausstosses, wonach der Markt den Preis via Handel von Emissionszertifikaten festlegt. Die Risiken dieses Wegs liegen vor allem in grossen Preisausschlägen und in Verwässerungen durch Festlegung von «zu hohen» Emissionsmengen.

Sind die CO₂-Preise im eigenen Land viel höher als im Ausland, kann es Verlagerungen von CO₂-intensiven Sektoren ins Ausland geben – was dem Klima nichts nützt. Eine Antwort darauf wäre nach dem Muster der EU ein «Klimazoll» auf Importen. Doch ob sich dies in der Praxis ohne bürokratische Exzesse und ohne verkappten Protektionismus umsetzen lässt, ist noch offen.

Eine andere Massnahme gegen Abwanderungen ist bei energieintensiven Sektoren die Gratisvergabe eines gewissen Sockels von Emissionen. In der Schweiz können sich Unternehmen von der CO₂-Abgabe befreien lassen, wenn sie mit dem Bund eine Zielvereinbarung zur Reduktion des Ausstosses eingehen.

Die Schweiz kennt eine CO₂-Abgabe auf Heizöl und andere fossile Brennstoffen von 120 Franken pro Tonne CO₂; diese wird indes nur zu zwei Dritteln zurückverteilt, während der Rest in Subventionen fliesst. Der Bundesrat will zudem die Subventionen erhöhen. Im Verkehr entspricht der nicht zweckgebundene Teil der Mineralölsteuer auf Benzin und Diesel in der Wirkung einer CO₂-Abgabe von etwa 100 Franken pro Tonne.

Gemessen an einer vom Bund bestellten Studie von 2024 müsste die Abgabe

weit höher sein: Das Papier beziffert den zentralen Schätzwert der CO₂-Kosten aus der internationalen Forschungsliteratur auf 430 Franken pro Tonne. Unter geänderten Annahmen könnte es aber auch deutlich weniger oder deutlich mehr sein.

Der Preis der Transparenz

Der Markt spielt nie genau nach Lehrbuch, was die Wirkung von Lenkungsabgaben einschränken kann. So gibt es in der Praxis zum Beispiel Informations- und Koordinationsprobleme – wie etwa das Huhn-und-Ei-Problem beim Zusammenspiel von E-Autos und Ladestationen oder die mutmassliche Übergewichtung von heutigen Investitionskosten durch Konsumenten im Vergleich zu künftigen Einsparungen.

Der grösste Haken von Lenkungsabgaben ist aber politischer Art: Sie machen die Kosten transparent und sind deshalb wenig populär. Subventionen versprechen dagegen einen Geldsegen und verschleiern die Kosten. Eine Art «mittlere» Variante sind Grenzwerte bzw. Verbote – zum Beispiel in Sachen Autoimporte und Heizungen. Solche Regulierungen schränken die Wahlfreiheit stärker ein als Lenkungsabgaben und Subventionen. Immerhin käme ein langfristiger Pfad von Grenzwerten/Verboten (zum Beispiel ein Verbot von fossil betriebenen Heizungen ab 2045) dem Verursacherprinzip näher, als dies Subventionen tun. Und ein solcher Pfad könnte frühzeitig Verhaltenssignale liefern – sofern er glaubwürdig ist.