

Wo die Schweiz beim Klimaschutz wirklich steht

Faktencheck zur Klimafonds-Initiative Erreichen wir die Ziele? Wo genügen die Massnahmen, wo nicht? Stellen wir genug Mittel bereit? Die grosse Übersicht vor der Abstimmung am 8. März.

Benjamin Bitoun
und **Simon Schmid**

Am 8. März stimmt die Schweiz über die Klimafondsinitiative ab. Sie will in die Verfassung schreiben, dass der Bund jährlich Ausgaben im Umfang von 0,5 bis 1 Prozent des Bruttoinlandprodukts für den Klimaschutz tätigt.

Der Bundesrat hält das für unnötig. «Die bisherige Politik wirkt», sagt Umweltminister Albert Rösti. Die Emissionen von Treibhausgasen seien im Einklang mit den Zielen gesunken. Es brauche keine zusätzlichen Gelder.

Ein Realitätscheck zeigt: So einfach ist es nicht. Trotz der erzielten Fortschritte weist die Klimapolitik empfindliche Schwächen auf. Und die Finanzierung künftiger Aufgaben ist bei weitem nicht gesichert.

— **Wie die Schweiz unterwegs ist**

Die Schweiz soll bis 2050 netto null Treibhausgasemissionen ausstossen: So steht es im Klima- und Innovationsgesetz, das das Volk vor drei Jahren angenommen hat. Auf dem Weg dahin sollen die Emissionen bis 2030 auf die Hälfte sinken im Vergleich zu 1990. Das steht im CO₂-Gesetz, das vorletztes Jahr revidiert wurde und ohne Referendum in Kraft getreten ist.

Diese Ziele sind klar festgelegt und demokratisch legitimiert. Doch sie sind laut ETH-Klimaforscherin Sonia Seneviratne nicht sehr ambitioniert: «Die Messlatte wurde nicht besonders hoch gelegt.» Die Schweiz müsste als reiches Land deutlich schneller dekarbonisieren, sagt die Professorin, die im Weltklimarat mitarbeitet.

Wie der Prozess im Detail ablaufen soll, hat der Bundesrat in einer Verordnung festgehalten. Zwei Drittel der Reduktion bis 2030 sollen im Inland erfolgen, ein Drittel im Ausland – über den Kauf von Zertifikaten.

Und genau hier liegt ein erstes grösseres Problem. Während die Schweiz für das Inlandziele mehr oder weniger auf Kurs ist, liegt sie mit den Massnahmen im Ausland arg im Rückstand. So arg, dass der Klima-Spitzenbeamte des Bundes das Erreichen der Auslandsziele bis 2030 für akut gefährdet hält. Den zusätzlichen Finanzbedarf für den Kauf von CO₂-Zertifikaten bezifferte er zuletzt mit 400 Millionen Franken.

Marco Berg ist Geschäftsführer der Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation (KliK), welche die Kompensationen im Ausland durchführt. Er spricht gegenüber dieser Redaktion sogar von 600 Millionen Franken. «Der Bund sollte die Mittel dringend sprechen», sagt Berg. «Sonst reicht die Zeit nicht mehr, um bis 2030 genug Projekte zu finden.»

Einige der Projekte, welche die Schweiz bereits in Ländern wie Thailand oder Ghana finanziert hat, sind zudem umstritten. Es gibt Zweifel, ob die angestrebten CO₂-Einsparungen damit wirklich realisiert werden.

Wie es nach 2030 weitergehen soll, ist noch nicht festgelegt. Laut Bundesrat soll die Schweiz

auch bis 2040 ihre Treibhausbilanz im Ausland aufbessern. Das kann aber nicht ewig weitergehen: Mitte Jahrhundert sollten theoretisch alle Länder auf netto null kommen – wenn es so weit ist, sind gar keine Emissionen übrig, deren Verringerung die Schweiz finanzieren könnte.

Das bedeutet, dass sich die Dekarbonisierung im Inland bald beschleunigen müsste. Die Voraussetzungen dafür sind aber nur in Teilen gegeben.

— **Wo es Fortschritte gibt**

Vergleichsweise gut funktioniert der Klimaschutz in den Sektoren, die den Löwenanteil der inländischen Treibhausgasbilanz ausmachen und für die es explizite Ziele gibt: Industrie, Gebäude – und mit Abstrichen auch Verkehr. Am besten greift die Politik in der Industrie. Die Emissionen sind deutlich gesunken. Das ist auch dem wirtschaftlichen Druck geschuldet: Nur Unternehmen, die sich zur Reduktion ihres Treibhausgasausstosses verpflichten, werden von der CO₂-Abgabe befreit. Eine Ersparnis, die bei 120 Franken pro Tonne mit über deren Wettbewerbsfähigkeit entscheidet.

Dennoch stehen die schwierigsten Schritte noch bevor. Im CO₂-Gesetz wurde die Abgabe nicht wie geplant auf 210 Franken angehoben. Zudem reichen Effizienzgewinne allein nicht aus: Nötig wäre ein Umbau vieler Anlagen mit Technologien, die etwa Wasserstoff nutzen und CO₂ wieder einfangen. Experten bezweifeln jedoch, dass die im Klimagesetz vorgesehenen Mittel für diesen technologischen Kraftakt ausreichen.

Bei den Gebäuden sieht die Bilanz auf den ersten Blick auch gut aus. Dank Fördergeldern werden Schweizer Häuser jedes Jahr klimafreundlicher. Trotzdem reicht das bisherige Tempo nicht aus. Die Sanierungsrate der Gebäudehüllen liegt je nach Quelle bei 1 bis 1,5 Prozent pro Jahr – nötig wäre das Zwei- bis Dreifache. Neben fehlendem Kapital bremsen Fachkräftemangel und Wartezeiten den Umbau. In Städten verzögern hohe Anschlusskosten für Fernwärme den Ersatz von Gas- und Ölheizungen.

Zusätzlich will der Bundesrat sparen: Sein aktuelles Entlastungspaket sieht massive Kürzungen beim Gebäudeprogramm vor – speziell bei den energetischen Sanierungen, die wegen der Effizienz von Wärmepumpen und des Winterstromverbrauchs wichtig sind. «Der Wegfall der Fördermittel dürfte das Tempo der Sanierungen spürbar verlangsamen», fürchtet Martin Patel, Professor für Energieeffizienz an der Universität Genf. So zeichnet sich ab, dass die Klimaziele kaum erreichbar sind.

— **Die Schweiz brems bei den E-Autos**

Im Verkehr ist der Fortschritt ins Stocken geraten: Der Ausstoss stagniert seit vier Jahren. Gemäss dem Ziel müsste er bis 2030 um ein Viertel sinken.

Hauptproblem ist die schleppe Elektrifizierung. Zwar stiegen zuletzt die Verkäufe neuer Elektroautos und Plug-in-Hy-



Der Klimawandel führt zu extremen Wetterereignissen: Beim Hochwasser im Sommer 2021 wurden Uferbereiche beim Neuenburgersee überschwemmt – hier etwa ein Campingplatz bei Yverdon. Foto: Valentin Flauraud (Keystone)

bride, doch ihr Anteil liegt mit 34 Prozent weiter unter dem von Bund und Branche vereinbarten Ziel von 50 Prozent. Gleichzeitig frisst das ungebrochene Verkehrswachstum die Gewinne wieder auf. Und auf den Strassen fahren immer schwerere SUV, die viel Sprit verbrauchen. Das macht die erzielten Fortschritte zunichte.

Autohändler sind dazu angehalten, klimafreundliche Fahrzeuge unter die Leute zu bringen. Ein jährlich sinkender CO₂-Zielwert liefert die nötigen Anreize. Überschreiten ihn die Importeure, gibt es Bussen. Letztes Jahr

kam sie dies mit 125 Millionen Franken teuer zu stehen.

Rein rechnerisch belasten diese Bussen einen VW Tiguan – das meistverkaufte Auto – je nach Motorisierung mit über 4000 Franken; bei einem Mercedes GLC Diesel sind es sogar mehr als 8000 Franken. Einen Teil dieses Betrags schlagen die Importeure entsprechend auf die Verkaufspreise drauf. Das verbessert die Attraktivität von E-Autos: Letztes Jahr waren diese im Schnitt sogar erstmals günstiger als Benzin- oder Dieselfahrzeuge.

Doch der Bundesrat droht diese guten Voraussetzungen ab-

zuschwächen. Ab 2030 plant er eine Abgabe auf E-Autos, die zum Strassenerhalt beitragen soll. Ab 2029 soll zudem die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe auch für E-Lastwagen gelten. Beides ist wohl ordnungspolitisch korrekt, bremst jedoch den Umstieg. Widersprüchliche Signale sendet die Landesregierung auch mit ihren Überlegungen zur Klimapolitik nach 2030. Sie plant nämlich, einen Emissionshandel für fossile Brenn- und Treibstoffe einzuführen. Dabei sollen die verbrauchten Mengen zwar Jahr für Jahr sinken. Zugleich soll der

CO₂-Preis auf heutigem Niveau gedeckelt werden. Das hebt die Logik des Instruments aus und schwächt dessen Wirkung.

— **Wo der Klimaschutz nicht greift**

Zu den Bereichen, in denen die Dekarbonisierung schleppend vorankommt, zählt die Landwirtschaft. Hauptproblem ist das Methan, das Kühe bei der Verdauung ausscheiden. Die Düngung von Feldern setzt zudem Lachgas frei. Beides sind hochwirksame Treibhausgase.

Die Bundesverwaltung hat vor drei Jahren eine Klimastrategie

für die Landwirtschaft und Ernährung erarbeitet. Demnach braucht es einen grossen Umbau: In der Schweiz müsste mehr pflanzliche Nahrung angebaut und konsumiert werden – und weniger Rindfleisch. Von den Vorschlägen wurden aber kaum welche angegangen.

Auch das Fliegen ist ein ungelöstes Problem. Während der Pandemie gingen die Emissionen aus dem Flugverkehr zwar vorübergehend zurück. Doch seither wachsen sie wieder rasch – der Flughafen Zürich verzeichnete im vergangenen Jahr einen neuen Passagierrekord.

Die Schweiz hat mit dem Klimaschutzgesetz beschlossen, den Flugverkehr bis 2050 zu dekarbonisieren. Eine griffige Massnahme dafür gibt es bislang aber erst für Flüge innerhalb von Europa: Hier werden die Emissionen durch ein Emissionshandelsystem begrenzt, bei dem das jährliche Gesamtkontingent künftig schneller sinkt als bisher.

Vorgesehen ist zudem, dass Airlines einen zunehmenden Anteil ihres Treibstoffs aus nachhaltigen Quellen beziehen. Der Bund will die Entwicklung solcher Stoffe fördern. Fliegen könnte so weniger klimaschäd-

lich werden. Eine Gefahr ist aber, dass die steigende Zahl der Flüge diesen Effekt zunichtemacht. Dagegen würde eine Abgabe auf Flugtickets helfen, die Flüge verteuert. Vor fünf Jahren lehnte das Stimmvolk allerdings ein entsprechendes CO₂-Gesetz ab.

— **Treibhausgasemissionen durch Konsum**

Der mit Abstand grösste Teil des Schweizer Klimaabdrucks stammt aber aus einer anderen Quelle: den grauen Emissionen. Diese fallen bei der Herstellung von Gütern an, die im Ausland

Der mit Abstand grösste Teil des Schweizer Klimaabdrucks stammt aus einer Quelle: den grauen Emissionen.

produziert und in der Schweiz konsumiert werden – von Sojabohnen bis zu Waschmaschinen. Die grauen Emissionen fallen zwar juristisch nicht in den Schweizer Einflussbereich, werden ökonomisch aber durch die Schweizer Nachfrage verursacht. Sie haben sich seit 2000 gar nicht verringert.

Eine Strategie, um diese Emissionen zu verringern, existiert nicht. Möglich wäre, einen CO₂-Grenzausgleich einzuführen, so wie es die EU seit diesem Jahr macht. Dabei wird ein Importzoll erhoben auf Güter, die aus Ländern stammen, die keine CO₂-Bepreisung kennen. Davon will der Bund aber vorderhand nichts wissen. Eine Parlamentskommission empfiehlt einzig bei der Zementherstellung, sich diese Lösung zu überlegen.

— **Wie viel Geld**

Klimaschutz braucht

Der Bundesrat ist der Ansicht, dass die Schweiz fürs Klima bereits genug unternimmt – der Bund gebe bereits heute rund zwei Milliarden Franken pro Jahr aus, schreibt er in der Botschaft zur Klimafondsinitiative.

Die Initiative fordert ihrerseits Ausgaben zwischen 5 und 10 Milliarden Franken. Die Berechnungen dahinter gehen auf den ehemaligen SP-Nationalrat Roger Nordmann zurück. Er hat dazu ein Buch geschrieben.

Ihm zufolge erfordert die Dekarbonisierung der Schweiz jährlich ungefähr 17 Milliarden Franken an Investitionen. Das Geld müsste eingesetzt werden, um Solaranlagen im grossen Stil zu bauen, um Gebäude nachzurüsten und um die Versorgung mit erneuerbarem, synthetischen Gas sicherzustellen. Nordmann schlägt vor, dass ein staatlicher Klimafonds knapp die Hälfte der Investitionen finanzieren sollte, damit der Umbau rasch genug passiert.

Daneben kursieren auch andere Zahlen. So schätzt die Bankiervereinigung das für netto

null nötige Investitionsvolumen auf 13 Milliarden Franken pro Jahr. Der Bund selbst bezifferte den jährlichen Mehrbedarf an Investitionen in den Energieperspektiven 2050+ auf 4 Milliarden Franken. Die Studien gehen von unterschiedlichen Annahmen darüber aus, wie die Dekarbonisierung realisiert wird, welche klimapolitischen Rahmenbedingungen dabei gelten und wie viel Geld private Investoren ohnehin in die Hand nehmen, um bestehende Anlagen und Infrastrukturen zu erneuern.

Blickt man voraus, dann zeigt sich aber: Es gibt im Zusammenhang mit dem Klimaschutz weitere Ausgaben, deren Finanzierung nicht geklärt ist.

Zum Beispiel muss der Bund laut Gesetz dafür sorgen, dass die Verwaltung bis 2040 klimaneutral arbeitet. Dieses Vorhaben dürfte laut einem Bericht pro Jahr rund 115 Millionen Franken kosten – wobei diese Zahl auch höher ausfallen könnte, wenn man wie vom Gesetz gefordert alle Emissionen berücksichtigt, die entlang der Wertschöpfungskette anfallen.

Zudem betrifft es die Kompensationen im Ausland, die für das Klimaziel bis 2040 nötig sind. Diese dürften laut KliK-Geschäftsführer Marco Berg im kommenden Jahrzehnt fast eine halbe Milliarde Franken pro Jahr kosten.

Ein weiterer Bereich ist die internationale Klimafinanzierung. Ab 2035 sollen Entwicklungsländer jährlich 300 statt 100 Milliarden US-Dollar für die Emissionsminderung und die Anpassung an den Klimawandel erhalten.

— **Die Schweiz wird nachlegen müssen**

Diesem Ziel, das 2024 an der Klimakonferenz in Baku beschlossen wurde, schliesst sich die Schweiz an. Welchen Beitrag sie leistet, will der Bundesrat 2027 entscheiden. Rechnet man mit einer Verdreifachung des bisherigen Betrags, kommt man auf 1,5 Milliarden Franken. Laut der Organisation Alliance Sud wäre aufgrund der Leistungsfähigkeit der Schweiz aber mindestens die doppelte Summe angemessen.

Und schliesslich wird die Schweiz gegen Mitte des Jahrhunderts mehr und mehr Geld ausgeben müssen, um die Restemissionen auszugleichen, die sich nicht vermeiden lassen.

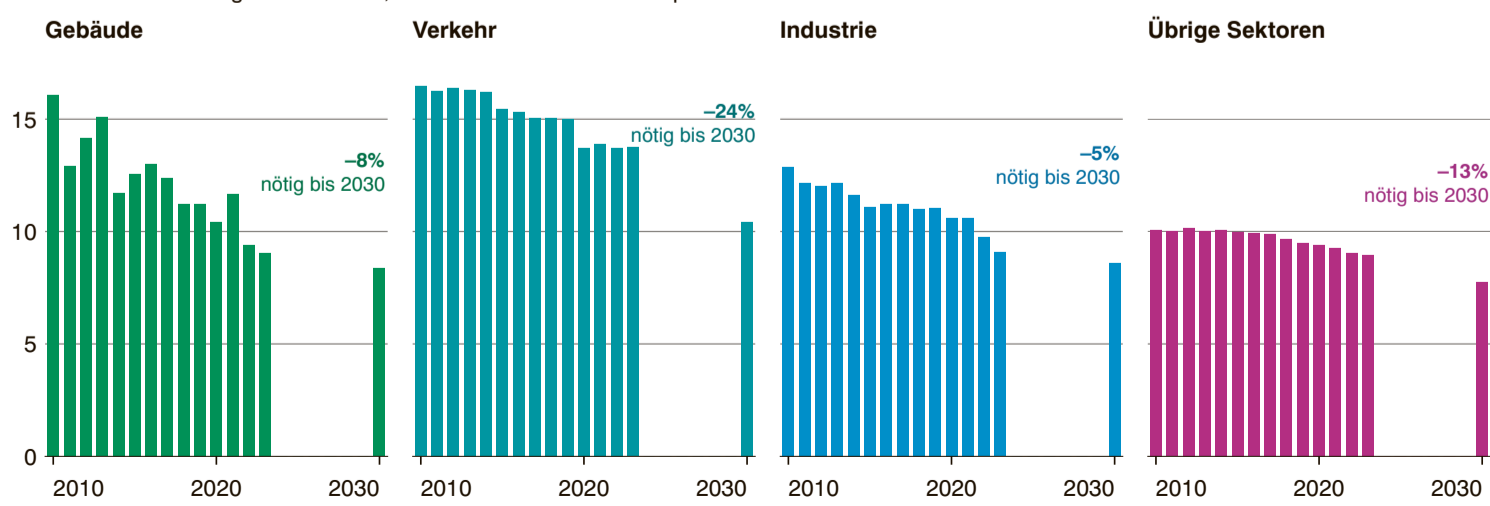
Nach Schätzungen des Bundes geht es dabei um rund 7 Millionen Tonnen CO₂. Diese müssen jedes Jahr aus der Luft entnommen und im Boden gespeichert werden. Die Kosten dieser sogenannten negativen Emissionen lassen sich nur schwer schätzen.

Der Ausblick macht klar: Die Schweiz hat bei der Dekarbonisierung zwar Fortschritte erzielt. Aber wenn sie ihre Verpflichtungen ernst nimmt, wird sie nachlegen müssen – sei es mit höheren Abgaben und strengeren Grenzwerten oder mit umfangreicheren Förderbeiträgen für klimafreundliche Technologien.

Die Bundesausgaben fürs Klima dürften dabei auch steigen – unabhängig davon, ob die Klimafondsinitiative am 8. März an der Urne durchkommt.

Beim Verkehr braucht es bis 2030 den stärksten Emissionsrückgang

Inländische Treibhausgasemissionen, in Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten

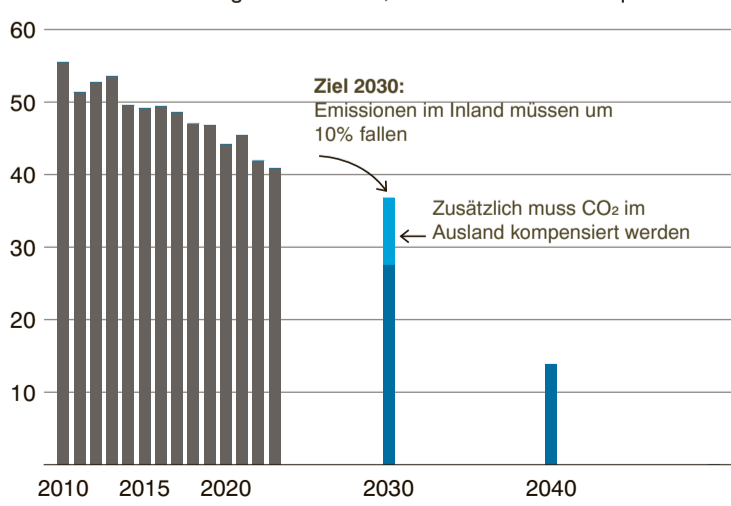


Notwendiger Rückgang im Vergleich zu 2023 zum Erreichen der Ziele für 2030

Grafik: ssc / Quelle: BAFU

Es wird knapp mit dem Klimaziel

Inländische Treibhausgasemissionen, in Mio-Tonnen CO₂-Äquivalenten



Emissionen ohne Landverbrauch und Flugverkehr

Grafik: ssc / Quelle: BAFU