
Stellungnahme *energie-wende-ja* zu den Vorschlägen des Bundesrats zur Klimapolitik nach 2030

30. Januar 2026



Verein energie-wende-ja (ewj)

Bürklenstrasse 35, 3006 Bern

info@energie-wende-ja.ch

Autoren /

Rolf Iten

Auskunft

Alpenstrasse 8, 5430 Wettingen

Dr. oec. Publ., Volkswirtschaft,

Vorstandsmitglied ewj

Tel. 079 750 49 93

info@rolfitten.ch

Walter Ott

Steinstrasse 40 B, 5406 Rütihof

Ökonom UNIZ, dipl. El. Ing. ETH

Vorstandsmitglied ewj

Tel. 079 317 88 15

walter-ott@outlook.com

Stellungnahme *energie-wende-ja* zu den Vorschlägen des Bundesrats zur Klimapolitik nach 2030

Zusammenfassendes Fazit

Der Bundesrat schlägt vor, neben Anreizen für Emissionsminderungen und einem neuen Rahmengesetz zur CO₂-Entnahme und -speicherung, die bisherige CO₂-Lenkungsabgabe im Brennstoffbereich und die Finanzierungsabgabe bei den Treibstoffen durch ein Emissionshandelssystem (EHS) zu ersetzen. Auf höhere oder neue Abgaben soll verzichtet werden.

Aktuell präsentiert sich die Situation bei der Entwicklung der Treibhausgase in der Schweiz so, dass wir uns in keinem der relevanten Bereiche von THG-Emissionen auf dem Zielpfad zu Netto-Null bis 2050 befinden. Werden die Landwirtschaft, die Zementindustrie und die KVA ausgeklammert, bestehen die grössten Defizite im Mobilitätsbereich und beim Flugverkehr.

Angesichts dieser Ausgangslage, die dringenden Handlungsbedarf signalisiert, lehnt *energie-wende-ja* (ewj) die bundesrätlichen Vorschläge dezidiert ab. Sie sind nicht geeignet, die Emissionsreduktionen auf einen Zielpfad zu Netto-Null 2050 zu bringen:

- Ohne ersichtlichen Grund soll im Brennstoffbereich das bisher wirksamste klimapolitische Instrument, die CO₂-Abgabe, durch ein Emissionshandelssystem (EHS) ersetzt werden, bei dem die Preise für die Emissionsrechte auf die Höhe der heutigen CO₂-Abgabe beschränkt werden. Damit wird die Funktionsweise des EHS unterlaufen, Preisobergrenzen haben in einem EHS nichts zu suchen. Ein solches EHS ist nicht geeignet, Anreize für eine Emissionsreduktionspfad in Richtung Netto-Null zu gewährleisten und es stellt eine Verschlechterung gegenüber heute dar.
- Im Treibstoffbereich soll die (geringe) Finanzierungsabgabe für die klimapolitisch problematischen Kompensationsmassnahmen durch ein EHS ersetzt werden. Was eine Möglichkeit sein könnte, die viel zu geringen bisherigen Emissionsminderungen über ein EHS mittels Emissionsrechten, welche einem Absenkpfad zu Netto-Null 2050 folgen, zu ersetzen, wird damit aber unterlaufen. Auch hier sollen die Preise für die Emissionsrechte nicht höher sein, als die bisherige Finanzierungsabgabe von 20 CHF/Tonne CO₂, womit die dringendst benötigte Verschärfung gegenüber heute verhindert wird.
- Im stark wachsenden Luftverkehr mit steigenden CO₂-THG-Emissionen werden keine Massnahmen präsentiert. Das bestehende internationale CORSIA-System ist völlig ungenügend.

Der bundesrätliche Vorschlag berücksichtigt den bisherigen – und auszubauenden – Instrumentenmix zu wenig. Die Rolle von zum Teil sehr wirksamen Vorschriften (z.B. beim Heizungersatz) und Grenzwerten fehlt. Für die zukünftige CO₂-Politik müssen auch weitere Massnahmen und Anreize aufgenommen werden: F&E, A&W, finanzielle Anreize etc. Die Erfahrung lehrt, dass die gesetzten Ziele im Klimabereich nicht nur mit einem – und erst noch fragwürdigen – Instrument erreicht werden können.

ewj schlägt vor, ausgehend von der Analyse des bestehenden Massnahmenmixes und dem Monitoring der Wirkungen der verschiedenen Massnahmen, die erforderlichen instrumentellen Anpassungen zu

bestimmen, um einem THG-Zielpfad zu Netto-Null 2025 zu folgen. EHS könnten zwar grundsätzlich ein mögliches Instrument sein, um beispielsweise im Treibstoffbereich eine Emissionsentwicklung gemäss einem Netto-Null Zielpfad auszulösen. Aber nur, wenn keine bzw. deutlich höhere Preisobergrenzen für Emissionsrechte gelten und wenn der Einfluss von Lobbies und der Politik auf die zu vergebenden Emissionsrechte unterbunden wird (was aufgrund der Erfahrungen der letzten 20 Jahre unwahrscheinlich ist).

energiewende-ja lehnt die Stossrichtung des Bundesrates als zu wenig ambitioniert und zu beschränkt ab und fordert den zweckmässigen Einbezug des gesamten Instrumentenmix. Insbesondere lehnt ewj das vorgeschlagene und wegen seiner Preisobergrenzen dysfunktionale EHS dezidiert ab. In jedem Fall würde ein näheres Eintreten auf einen Ausbau mit EHS bedingen, dass deren grundsätzliche Machbarkeit und Funktionsfähigkeit zuerst dargelegt würde.

Die Vorschläge des Bundesrates für ein CO₂-Gesetz nach 2030

Das schweizerische CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2030 befindet sich in einer entscheidenden Phase der Ausarbeitung. Der Bundesrat hat im September 2025 die Eckwerte für die Klimapolitik ab 2031 festgelegt und damit die Leitplanken für das neue CO₂-Gesetz nach 2030 definiert.

Der Entwurf des Bundesrats, für den bis Juni 2026 eine detaillierte Vorlage sowie ein begleitendes Rahmengesetz für Infrastruktur erwartet wird, verfolgt folgende Strategie:

- **Verzicht auf höhere oder neue Abgaben:** Der Bundesrat plant, die Ziele mit einem erweiterten Emissionshandelssystem, ohne höhere oder neue CO₂-Abgaben zu erreichen.
- **Emissionshandel (EHS):** Das bestehende Emissionshandelssystem soll auf weitere Bereiche erweitert werden, die bisherigen Lenkungsabgaben bei Brennstoffen und die Finanzierungsabgabe bei Treibstoffen ersetzen und an internationale Standards (insb. EU) angepasst werden.
- **Fokus auf Anreize:** Es soll verstärkt auf finanzielle Anreize zum Senken von Emissionen und technische Innovationen gesetzt werden.
- **Auslandszertifikate:** Ein wesentlicher Teil der Emissionsreduktionen soll durch den Zukauf von CO₂-Zertifikaten im Ausland realisiert werden.
- Ein neues **Rahmengesetz** soll den **Ausbau der CO₂-Entnahme und der CO₂-Speicherung** beschleunigen.

Diese strategische Weichenstellung ist aus unserer Sicht ungenügend und birgt erhebliche klimapolitische und verteilungspolitische Risiken.

Erste Beurteilung

Unsere Hauptkritikpunkte an den Eckwerten des CO₂-Gesetzes nach 2030 sind:

- Der Verzicht auf wirksame Lenkungsabgaben (z.B. auf Flugtickets oder fossile Brenn- und Treibstoffe) schwächt die emissionssenkende Wirkung der Preissignale und damit den Druck, rasch in erneuerbare Alternativen und Effizienz zu investieren. Das ist klimapolitisch nicht nur mutlos, sondern auch ineffizient.
- Die starke Abstützung auf Auslandszertifikate verleitet dazu, notwendige strukturelle Veränderungen im Inland (Heizungersatz, Verkehrswende, Gebäudesanierung) zu verschleppen und sich von nachhaltigen Klimaschutzanstrengungen „freizukaufen“, was wir klar ablehnen. Die vielfältigen und grundsätzlichen Einwände gegenüber Auslandszertifikaten müssten beachtet werden: Anfälligkeit auf Korruption in der Umsetzung, fehlende Potentiale bzw. Doppelzahlungen, Vernachlässigung der Verantwortung und der Ausschöpfung der Potentiale in der Schweiz etc. usw.
- Die Vorgabe von Zertifikatshöchstpreisen beim EHS im Umfang der aktuellen Belastung von Brennstoffen bzw. Treibstoffen ist inkonsequent, systemfremd und unverständlich. Das Versprechen von EHS, die Emissionsmenge bzw. die Einhaltung eines Absenkpades durch die vergebenen

Emissionsrechte steuern zu können, wird damit klar unterlaufen. Ein derartiges EHS ist ein Rückschritt gegenüber heute, kann zu einer Reduktion der zu bezahlenden Emissionskosten – aber auch der zu realisierenden Nutzen - führen und wird daher abgelehnt.

- Finanz- und industriepolitisch droht ein doppelter Fehlanreiz: Hohe Ausgaben für Zertifikate im Ausland bei gleichzeitig ungenutztem Investitionspotenzial in der inländischen Wertschöpfung (z.B. Gebäudesanierung, erneuerbare Wärme, nachhaltige Mobilität). Für den Standort Schweiz bedeutet sind in wirtschaftlicher, sozialer und gesellschaftlicher Hinsicht ein Rückschritt.

Vor diesem Hintergrund kommt der Ausgestaltung des Emissionshandelssystems im CO₂-Gesetz nach 2030 eine absolut zentrale Bedeutung zu – und genau hier zeigt sich eine besondere Schwäche des bundesrätlichen Entwurfs und stellt sich die Frage, wieso dieser Systemwechsel von Abgaben zu einem latent dysfunktionalen EHS überhaupt vorgenommen würde.

Kritische Würdigung des EHS-Vorschlags des Bundesrats

Mit dem CO₂-Gesetz nach 2030 plant der Bundesrat faktisch einen Systemwechsel hin zu einem umfassenden Emissionshandel. Ein klarer klimapolitischer Mehrwert gegenüber dem bewährten CO₂-Abgabensystem ist im vorgeschlagenen EHS überhaupt nicht erkennbar. Im Gegenteil: Die EHS-fremde Beschränkung der Zertifikatspreise auf 120 CHF/t CO₂ bei Brennstoffen und auf 20 CHF/t CO₂ bei Treibstoffen stellt einen Rückschritt bei der verursacherorientierten Belastung der betroffenen CO₂-Emittenten dar. In einem zentralen klimapolitischen Reformprojekt bleibt der Entwurf widersprüchlich, schwächt die Preissignale im Inland und öffnet Tür und Tor für Verzögerungstaktiken. Mit grosser Wahrscheinlichkeit dürfte in entsprechender Vollzug mit grossen Problemen verbunden sein. Insgesamt ist mit einem fatalen Rückschritt der gesamten Klimapolitik zu rechnen.

Brennstoffe: Systemwechsel ohne erkennbaren Nutzen

Im Brennstoffbereich bleibt der Bundesrat die entscheidende Antwort schuldig, weshalb ein EHS mit einem Preisdeckel von 120 CHF pro Tonne im Rahmen des CO₂-Gesetzes nach 2030 dem heutigen Abgabensystem überlegen sein soll. Mit einem derart tief angesetzten Deckel kann der Emissionshandel bestenfalls die heutige Wirkung erreichen – oder deutlich darunter bleiben, je nach Grosszügigkeit bei der Festlegung des Absenkpfeils und der Menge der Emissionsrechte.

Statt klare, planbare Preissignale im CO₂-Gesetz zu verankern, verlagert der Bundesrat die Verantwortung auf ein komplexes System, das er innerhalb der bemängelten vorgegebenen restriktiven Grenzen über die Zuteilung der Emissionsrechte politisch feinsteuern kann. Damit verschiebt er die zentrale klimapolitische Weichenstellung in halbtransparente Zuteilungsentscheide. Sollten die Zertifikatspreise über 120 CHF/t CO₂ steigen, kann ein Emissionsabsenkpfad nicht mehr eingehalten werden.

Treibstoffe: Preisdeckel fördert das Nichtstun

Im Treibstoffbereich ist der Vorschlag des CO₂-Gesetzes nach 2030 ein Rückschritt: Ein Emissionshandel mit einem CO₂-Preisdeckel von 20 CHF pro Tonne entspricht dem Status Quo, ist klimapolitisch keine Verbesserung, politisch mutlos, vor allem aber in keiner Weise zielführend. Ausgerechnet im Verkehrssektor – einem der hartnäckigsten Emittenten – wird der CO₂-Preis praktisch neutralisiert, statt endlich ein klares Signal zugunsten klimafreundlicher und nachhaltiger Mobilität zu senden.

Gleichzeitig wird implizit darauf gesetzt, dass die zunehmende Elektrifizierung den Verkehrssektor „von selbst“ dekarbonisiert, obwohl diese derzeit stockt und gerade deswegen starke Lenkungssignale nötig wären. Das Resultat: Fossile Mobilität wird faktisch entlastet, während die notwendige Transformation im Rahmen des neuen CO₂-Gesetzes auf die lange Bank geschoben wird.

Strukturelle Schwächen des EHS im neuen Gesetz

Der EHS-Ansatz des CO₂-Gesetzes nach 2030 steht und fällt mit der Ausgestaltung von Absenkpfad und Zuteilung – genau dort sind die Einfallstore für Lobbyinteressen am grössten. Jede „flexible“ Abschwächung des Absenkpfads, jede grosszügige Gratiszuteilung schwächt die Knappheit der Rechte und damit die Lenkungswirkung. Ein System, dessen Wirksamkeit in jedem Revisionsschritt zur Disposition steht, ist klimapolitisch fragil.

Besonders problematisch ist wie erwähnt die Kombination aus Emissionshandel und fixen Preisobergrenzen. Bleibt unklar, wie der Preis bei 120 bzw. 20 CHF begrenzt werden soll, wenn Emissionsrechte knapp werden, liegt der Verdacht nahe: Im Zweifel werden zusätzliche Gratisrechte geschaffen – mit der Folge, dass der Absenkpfad aufgeweicht und die ökologische Integrität des CO₂-Gesetzes untergraben wird.

Sozialer Ausgleich: schlechter als im Abgabensystem

Das CO₂-Gesetz nach 2030 verschlechtert mit seinem EHS-Schwerpunkt die Möglichkeiten des sozialen Ausgleichs verglichen mit einem transparenten Lenkungsabgabensystem mit Rückverteilung zumindest eines Teils der Abgabeerträge. Die Einnahmen aus dem Emissionshandel sollen gemäss BR-Vorschlag primär in Dekarbonisierungsmassnahmen fliessen; für die Entlastung besonders betroffener Haushalte und Unternehmen bleiben nur „zusätzliche“ Mittel.

Damit verzichtet der Bundesrat bewusst auf ein zentrales Argument zugunsten ambitionierter Preissignale: die Möglichkeit, beispielsweise Einnahmen pro Kopf zurückzuerstatten und untere Einkommen zu entlasten. Politisch wird das Instrument geschwächt, klimapolitisch bleiben die Preissignale zahm.

Fehlende Instrumentenwahl und EU-Argument als Ausrede

Der Entwurf des CO₂-Gesetzes nach 2030 suggeriert, ein umfassendes EHS sei aufgrund der Entwicklung in der EU alternativlos, statt eine nüchterne Instrumentenwahl nach Wirksamkeit, Effizienz und Gerechtigkeit vorzunehmen. Dass andere Instrumente – etwa strenge Effizienzstandards oder Emissionsvorschriften im

Gebäudebereich und für fossil betriebene Fahrzeuge – teilweise einfacher, robuster und schneller wirksam wären, wird nicht geprüft. Wir verlangen, dass für zukünftige CO₂-Politik von einem zweckmässigen und effizienten Instrumentenmix ausgegangen wird.

Die Orientierung an der EU wird so zur Ausrede, um ein politisch bequemes, aber klimapolitisch verwässertes System zu rechtfertigen. Ein EU-kompatibles EHS kann nur dann ein Fortschritt sein, wenn der Absenkpfad die effektiv die gesetzten Ziele verfolgt und nicht durch billige Zertifikate und nationale Ausnahmen unterlaufen wird.

Luftfahrt: das grosse Tabu bleibt unberührt

Besonders störend ist im CO₂-Gesetz nach 2030 die Schonung der boomenden Luftfahrt. Mit CORSIA orientiert sich die Schweiz an einem Minimalstandard, der primär die Wettbewerbsfähigkeit der globalen Airlines schützt, nicht das Klima. Auf wirksame Lenkungsmaßnahmen bei den Passagieren – etwa eine substantielle Ticketabgabe – wird erneut verzichtet.

Damit verschont der Bundesrat ausgerechnet einen Sektor, dessen Emissionen stark wachsen und der vergleichsweise wohlhabende Nutzergruppen betrifft, die einen Beitrag leisten könnten.

Rahmengesetz betreffend Ausbau der CO₂-Entnahme und der CO₂-Speicherung

Wir sehen CO₂-Entnahme/-Speicherung (NET/CCUS) als notwendige Ergänzung. Das vorgeschlagene Rahmengesetz ist jedoch ungenügend, insbesondere aus folgenden Gründen:

- Es fokussiert zu stark auf Infrastruktur/Investitionssicherheit für Industrie, ohne harte Obergrenzen für Entnahmevolumen oder Priorisierung von Reduktionen.
- Es birgt das Risiko von Fehlanreizen: CCS/NET könnten als Ausrede für verzögerte Dekarbonisierung in Industrie, Gebäuden und Verkehr dienen.
- Fehlende strenge Vorgaben zu Langzeitsicherheit, Leckagerisiken, regionaler Akzeptanz und sozialer Verteilung der Kosten.

Fazit energie-wende-ja (ewj)

ewj lehnt den vorgeschlagenen Wechsel zu einem erweiterten, tendenziell dysfunktionalen, EHS mit systemfremden Preisobergrenzen für die Emissionszertifikaten ab. Soll ein Wechsel von den bewährten Abgaben zu einem EHS vorgenommen werden, ist ein klarer Zielpfad für die Emissionsreduktion bis zum Netto-Nullziel 2050 vorzugeben. Die Vergabe der Emissionsrechte hat sich an diesem Absenkpfad zu orientieren, Preisobergrenzen haben dabei nichts zu suchen. Zusätzlich ist zu gewährleisten, dass ein relevanter Anteil der Einnahmen aus dem Zertifikatshandel für den sozialen sowie eventuel regions- und branchenspezifischen Ausgleich eingesetzt wird.

ewj erwartet, dass ins CO₂-Gesetz nach 2030 beim Luftverkehr auch Lenkungsmassnahmen bzw. eine wirksame Unterstellung unter ein EHS ohne Preisobergrenzen aufgenommen werden. Es kann nicht sein, dass ein grosser und wachsender Emittent von Gesetz nicht erfasst wird.

Zum Rahmengesetz betreffend Ausbau der CO₂-Entnahme und der CO₂-Speicherung erachten wir Anpassungen als dringend notwendig: Emissionsreduktionen müssen vor Entnahme deutlich priorisiert werden. Weiter braucht es eine transparente Governance und robuste Umweltstandards.