

Fortschritte und Defizite des revidierten CO₂-Gesetzes

Positionspapier der Akademie der Naturwissenschaften Schweiz

Das Wichtigste in Kürze (Details im nachfolgenden Text)

1. Das neue CO₂-Gesetz stellt eine deutliche Verbesserung dar, um die angestrebten Reduktionsziele des Bundesrats und des Klimaübereinkommens von Paris zu erreichen.
2. Die beschlossenen Massnahmen genügen jedoch sehr wahrscheinlich nicht, um den Ausstoss von Treibhausgasen bis 2030 zu halbieren und bis 2050 im Inland kontinuierlich auf netto null zu senken.
3. Um das für 2050 gesteckte Ziel auf einem kontinuierlichen Pfad zu erreichen, ist es unvermeidlich, das CO₂-Gesetz in den nächsten Jahren zu ergänzen. Die Regelungen, für die der Bundesrat und seine Ämter zuständig sind, sollten dabei möglichst ambitioniert sein.
4. Sofortiges Handeln ist wichtig. Die Erarbeitung eines weitergehenden Gesetzes könnte jedoch ähnlich lange dauern wie die aktuelle Revision und träte so erst etwa 2027/2028 in Kraft. Damit liessen sich die Emissionen bis 2030 nicht mehr genügend beeinflussen. Punktuelle Ergänzungen zum revidierten Gesetz könnten hingegen früher umgesetzt werden.
5. Die Massnahmen im neuen CO₂-Gesetz wie Emissionsgrenzwerte für CO₂ bei Heizungen, die Lenkungsabgabe im Flugverkehr und der erhöhte Kompensationssatz bei Treibstoffen erhöhen den Anreiz, in neue Technologien zu investieren.
6. Der im Parlament ausgehandelte Kompromiss liegt wahrscheinlich nahe am Maximum dessen, was die Bevölkerung in Bezug auf Klimaschutz zurzeit bei einer allfälligen Referendumsabstimmung gutheissen würde.
7. Lenkungsabgaben haben sich als wirksames Instrument zur Senkung der Emissionen erwiesen. So sank der CO₂-Ausstoss von Brennstoffen seit der Einführung der CO₂-Abgabe im Jahr 2008 bis 2018 um über 20%. Dagegen gingen die Emissionen der nicht besteuerten Treibstoffe im gleichen Zeitraum um weniger als 10% zurück.
8. Bereits die Einführung einer Abgabe wie im Flugverkehr ist ein wichtiges politisches Signal für Konsumenten und vor allem für Investoren, um in effiziente und alternative Technologien zu investieren – auch wenn der finanzielle Lenkungseffekt noch gering ist.
9. Die vorgesehene Einführung von strengen Emissionsgrenzwerten für Heizungen in Alt- und Neubauten ist sehr wichtig, um den CO₂-Ausstoss von Heizungen langfristig reduzieren zu können. Denn Heizsysteme haben eine lange Lebensdauer.
10. Die Erhöhung des Kompensationssatzes auf Treibstoffen ergänzend zu den Grenzwerten genügt nicht, um die Reduktionsziele beim Verkehr zu erreichen. Es braucht weitere Massnahmen wie eine Lenkungsabgabe auf Treibstoffen oder ein Mobility-Pricing.
11. Zurzeit fehlt beim Bund eine langfristige, umfassende Strategie, um bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Ebenso sind keine kurzfristigeren Zwischenziele definiert. Dies gilt sowohl für die Reduktion der Emissionen (klare Reduktionspfade) als auch für den Ausbau der erneuerbaren Energien (Ausbauziele im Energiegesetz).

Das neue CO₂-Gesetz stellt eine deutliche Verbesserung dar, um die angestrebten Reduktionsziele des Bundesrats und des Klimaübereinkommens von Paris zu erreichen. Die beschlossenen Massnahmen genügen jedoch kaum, um den Ausstoss von Treibhausgasen bis 2030 zu halbieren und bis 2050 im Inland kontinuierlich auf netto null zu senken. Die Erarbeitung eines neuen Gesetzes würde jedoch mehrere Jahre dauern. Punktuelle Ergänzungen zum revidierten Gesetz könnten früher umgesetzt werden. Gefragt ist sofortiges Handeln.

Am 25. September 2020 hat das Parlament die Revision des CO₂-Gesetzes verabschiedet. Dieses Gesetz bildet – neben anderen Gesetzen (z. B. dem Energiegesetz), Verordnungen oder Regelungen – eine wichtige Grundlage für die Klimapolitik bis 2030. Es bewegt sich im Spannungsfeld zwischen dem für die langfristigen Klimaziele Notwendigen und dem (gesellschafts-)politisch Machbaren. Die folgende Zusammenstellung zeigt auf, welche wichtigen Fortschritte die Gesetzesrevision bringt und wo es noch Defizite gibt. Letztere müssen in den nächsten Jahren angepackt werden, wenn die Schweiz die Klimaziele von Paris und Bundesrat erreichen soll.

Allgemeine Kommentare:

1. Das neue CO₂-Gesetz stellt eine deutliche Verbesserung dar, um die angestrebten Reduktionsziele des Bundesrats und des Klimaübereinkommens von Paris zu erreichen.

Das neue CO₂-Gesetz beinhaltet unter anderen folgende zusätzliche Massnahmen:

- Einführung von Grenzwerten für CO₂-Emissionen von Heizungen in Alt- und Neubauten
- Einführung einer Abgabe auf Flugtickets
- Erhöhung des Maximalwerts der Lenkungsabgabe auf Brennstoffen
- Senkung der Emissionsgrenzwerte für Personen- und Lieferwagen
- Einführung von Grenzwerten für den Schwerverkehr
- Erhöhung des Kompensationssatzes auf Treibstoffen

Ohne neues CO₂-Gesetz würden nur die folgenden Klimaschutzinstrumente des jetzigen Gesetzes erhalten bleiben:

- die CO₂-Abgabe, sie kann aber nicht über das heutige Niveau von 120 CHF pro Tonne CO₂ angehoben werden
- das Emissionshandelssystem mit der EU (Vertrag mit EU)
- das Gebäudeprogramm, aber nur mit etwa gleich vielen Mitteln wie heute
- der Auftrag an die Kantone für die zielkonforme Reduktion der Gebäudeemissionen, allerdings ohne konkretes Ziel
- die Emissionsvorschriften für neue Fahrzeuge, aber nur auf heutigem Niveau

Ohne ein neues CO₂-Gesetz würden folgende Instrumente wegfallen:

- das nationale Verminderungsziel, es gäbe also kein Ziel für 2030
- die CO₂-Kompensationspflicht für die Importeure fossiler Treibstoffe
- Die Rückerstattung der CO₂-Abgabe an Unternehmen, die sich zu einer Reduktion verpflichten

2. Die beschlossenen Massnahmen genügen jedoch sehr wahrscheinlich nicht, um den Ausstoss von Treibhausgasen bis 2030 zu halbieren und bis 2050 im Inland kontinuierlich auf netto null zu senken.

Das neue CO₂-Gesetz beinhaltet das Ziel, den Ausstoss von Treibhausgasen in der Schweiz bis 2030 um 50% gegenüber 1990 zu verringern. Drei Viertel der Reduktion sollen im Inland erfolgen, das ist eine Verminderung von 37% gegenüber 1990. Das heutige Gesetz sieht eine Reduktion im Inland von 20% bis 2020 vor. Weil sich die Wirtschaft wegen der Corona-Pandemie verlangsamt

hat, könnte dieses Ziel knapp erreicht werden. Dann bräuchte es bis 2030 nur noch eine Reduktion von 17,5%. Mit diesem Tempo würde es danach aber noch 35 Jahre dauern, bis die Emissionen im Inland soweit gesunken sind, um das Netto-Null-Ziel zu erreichen – 15 Jahre länger als vom Bundesrat beschlossen. Für eine kontinuierliche Reduktion wäre für 2030 ein Minderungsziel von 50% alleine im Inland notwendig. Ausserdem ist davon auszugehen, dass die coronabedingte Verminderung der Emissionen nicht langfristig anhält.

3. Um das für 2050 gesteckte Ziel auf einem kontinuierlichen Pfad zu erreichen, ist es unvermeidlich, das CO₂-Gesetz in den nächsten Jahren zu ergänzen. Die Regelungen, für die der Bundesrat und seine Ämter zuständig sind, sollten dabei möglichst ambitioniert sein.

Es ist davon auszugehen, dass eine Ergänzung des CO₂-Gesetzes in naher Zukunft aus folgenden Gründen politisch möglich beziehungsweise mehrheitsfähig werden sollte:

- Mit den zunehmenden Auswirkungen der Klimaänderung und den damit verbundenen Schäden wird das Bewusstsein für dringende Massnahmen steigen.
- Vermehrte Anstrengungen im Ausland (insbesondere in der EU) und strengere internationale Normen oder CO₂-Abgaben an der Grenze könnten die Schweizer Wirtschaft unter Druck setzen, emissionsärmere Produkte herzustellen.
- Dank der Förderung klimafreundlicher Technologien im Ausland werden diese effizienter und günstiger. Sie werden auch für die Schweiz attraktiv und erleichtern die Reduktion der Emissionen.
- Abgaben oder Regelungen im Inland bringen den Schweizer Unternehmen kaum mehr Nachteile im europäischen Wettbewerb, wenn entsprechende Massnahmen auch in der EU getroffen werden.

Unabhängig davon kann die Wirkung des CO₂-Gesetzes auch durch eine entsprechende Ausgestaltung von Regelungen gestärkt werden, die in der Zuständigkeit des Bundesrats bzw. der entsprechenden Ämter liegen:

- Bei den Zielvereinbarungen mit Unternehmen sollten als Ersatz für die CO₂-Abgabe möglichst ambitionierte Ziele angestrebt werden.
- Wie wirkungsvoll Grenzwerte sind, hängt davon ab, wie streng sie kontrolliert werden, welche Folgen eine Nichteinhaltung haben und welche Ausnahmen und Umgehungsmöglichkeiten bestehen. Eine Verstärkung von Kontrollen und allfälligen Sanktionen ist erstrebenswert. Dies gilt insbesondere für die Überschreitung der Emissionsgrenzwerte bei neuen Fahrzeugen.
- Der Bundesrat regelt weitgehend selbst, welche Anforderungen für handelbare Bescheinigungen von Emissionsverminderungen (Emissionsreduktionszertifikate) in der Schweiz und im Ausland gelten und wie diese an das Inland- oder Auslandsziel angerechnet werden können. Die Anforderungen sollten möglichst streng sein und beispielsweise als Referenzwert von einem Reduktionspfad zu Netto Null Emissionen ausgehen.

4. Sofortiges Handeln ist wichtig. Die Erarbeitung eines weitergehenden Gesetzes könnte ähnlich lange dauern wie die aktuelle Revision und träte so erst etwa 2027/2028 in Kraft. Damit liessen sich die Emissionen bis 2030 nicht mehr genügend beeinflussen. Punktuelle Ergänzungen zum revidierten Gesetz könnten hingegen früher umgesetzt werden.

Der politische Prozess für die Revision des CO₂-Gesetzes von der Erarbeitung der Botschaft des Bundesrats (2016/2017) bis zum vorgesehenen Inkrafttreten am 1.1.2022 hat ca. sechs Jahre gedauert. Eine neue Revision dürfte ähnlich lange dauern. In dieser Zeit könnten wohl nur einzelne Bestimmungen aus dem bestehenden CO₂-Gesetz durch neue Beschlüsse des Parlaments als Übergangslösung weitergezogen werden, wie dies für 2021 bereits der Fall ist. Die verabschiedete Revision bewirkt deshalb gegenüber der Fortführung des heutigen Gesetzes bis 2030 bereits eine beträchtliche zusätzliche Reduktion der Emissionen, die bei einer Neuaufgleisung der Revision weitgehend wegfallen würde.

Eine genauere Berechnung, wie sich die Emissionsreduktion des revidierten CO₂-Gesetzes im Vergleich zum bestehenden Gesetz unterscheidet, fehlt jedoch zurzeit. Es liegt lediglich eine Abschätzung des Bundes aus dem Jahr 2018 über die zusätzliche Wirkung des ursprünglichen Revisions-Vorschlags des Bundesrats gegenüber dem bestehenden Gesetz vor. Demnach hätte der Vorschlag die Emissionen um rund 6 Mio. Tonnen CO₂ im Jahr 2030 reduziert. Dieser Vergleich lässt sich jedoch aufgrund veränderter Rahmenbedingungen und Änderungen im Gesetz nicht eins zu eins auf die Revision übertragen, die das Parlament schliesslich beschlossen hat. So bleibt beispielsweise das Emissionshandelssystem aufgrund des inzwischen abgeschlossenen Vertrags mit der EU auch ohne Revision erhalten. Zudem hat das Parlament den Vorschlag des Bundesrats verschärft, insbesondere durch die Einführung von strengen Emissionsgrenzwerten bei Gebäuden. Es lässt sich jedoch abschätzen, dass mit der Revision im Vergleich zur Fortführung des bestehenden Gesetzes im Jahr 2030 die Treibhausgas-Emissionen um 5 bis 10 Millionen Tonnen vermindert werden können.

5. Die Massnahmen im neuen CO₂-Gesetz wie Emissionsgrenzwerte für CO₂ bei Heizungen, die Lenkungsabgabe im Flugverkehr und der erhöhte Kompensationssatz bei Treibstoffen erhöhen den Anreiz, in neue Technologien zu investieren.

Die Massnahmen erhöhen so auch die Planungssicherheit für die Wirtschaft, die insbesondere bei kapitalintensiven und langfristigen Projekten essenziell ist. Zudem ist die Rückerstattung der CO₂-Abgabe für viele Unternehmen sehr wichtig. Auch können mit dem neuen Klimafonds das Gebäudeprogramm verstärkt, weitere Massnahmen zur Senkung des Treibhausemissionen unterstützt, die Forschung und Innovation gefördert und – zum ersten Mal – klimabedingte Schäden verursachergerecht vergütet werden.

6. Der im Parlament ausgehandelte Kompromiss liegt wahrscheinlich nahe am Maximum dessen, was die Bevölkerung in Bezug auf Klimaschutz zurzeit bei einer allfälligen Referendumsabstimmung gutheissen würde.

Auch wenn das Umweltbewusstsein in den letzten beiden Jahren zugenommen hat, lassen die jüngsten Volksabstimmungen, Umfragen und Wahlen vermuten, dass der im Parlament ausgehandelte Kompromiss nahe am Maximum dessen ist, was in der Bevölkerung wahrscheinlich mehrheitsfähig ist.

Kommentare zu einzelnen Massnahmen:

Erhöhung bzw. Einführung von Lenkungsabgaben:

Lenkungsabgaben haben sich in der Vergangenheit schon mehrfach als sehr erfolgreich erwiesen. So sind beispielsweise durch die Einführung der Lenkungsabgabe auf flüchtige organische Verbindungen (VOC) vor allem die Emissionen von Kohlenwasserstoffen um rund 40% gesunken. Diese spielen eine wichtige Rolle bei der Bildung von bodennahem Ozon.

7. Lenkungsabgaben haben sich als wirksames Instrument zur Senkung der Emissionen erwiesen. So sank der CO₂-Ausstoss von Brennstoffen seit der Einführung der CO₂-Abgabe im Jahr 2008 bis 2018 um über 20%. Dagegen gingen die Emissionen der nicht besteuerten Treibstoffe im gleichen Zeitraum um weniger als 10% zurück.

Die Einführung von Lenkungsabgaben erfolgt meist schrittweise: Zu Beginn sind die Abgaben gering und werden abhängig von der erreichten Wirkung sukzessive erhöht. Auf diese Weise können sich Wirtschaft und Konsumenten anpassen und den Verbrauch reduzieren oder auf Alternativen ausweichen. Die Erhöhung des oberen Grenzwerts für die CO₂-Lenkungsabgabe auf Brennstoffe folgt dieser Logik. Im Verkehr fehlt eine Lenkungsabgabe dagegen nach wie vor. Die Erhöhung des Kompensationssatzes auf Treibstoffen führt zwar zu einem etwas höheren Benzin-

und Dieselpreis. Doch werden die Treibstoffe wohl nur um wenige Rappen verteuert, was die Konsumenten im Vergleich zu den kurzfristigen Preisschwankungen kaum wahrnehmen dürften. Zurzeit beträgt die Preiserhöhung ca. 1,5 Rappen pro Liter.

8. Bereits die Einführung einer Abgabe wie im Flugverkehr ist ein wichtiges politisches Signal für Konsumenten und vor allem für Investoren, um in effiziente und alternative Technologien zu investieren – auch wenn der finanzielle Lenkungseffekt noch gering ist.

Eine Abgabe hat auch einen psychologischen oder informativen Effekt, indem die negativen Auswirkungen einer Konsumation einen Preis erhalten. Dies kann zu Verhaltensänderungen führen, auch wenn der Preis ökonomisch kaum ins Gewicht fällt. So hat sich zum Beispiel der Gebrauch von Plastiksäcken im Detailhandel um ca. 80 % verringert, seit eine Gebühr von 5 Rappen erhoben wird. Dementsprechend könnte die Einführung einer Lenkungsabgabe auf Flugtickets ebenfalls eine gewisse Signalwirkung haben, insbesondere bei Billigflügen, die durch eine Abgabe von mindestens 30 Franken pro Flug doppelt so teuer würden. Voraussetzung dafür ist, dass die Abgabe von den Fluggesellschaften auch an die Passagiere weitergegeben wird.

Verstärkung oder Einführung von Grenzwerten

9. Die vorgesehene Einführung von strengen Emissionsgrenzwerten für Alt- und Neubauten ist sehr wichtig, um den CO₂-Ausstoss von Heizungen langfristig reduzieren zu können. Denn Heizsysteme haben eine lange Lebensdauer.

Die Wirkung von Grenzwerten hängt stark davon ab, wie strikt ihre Einhaltung kontrolliert und wie streng eine Nichteinhaltung sanktioniert wird. Im Falle von stationären Anlagen wie beispielsweise in Haushalten oder in der Industrie ist die Kontrolle technisch vergleichsweise einfach. Das zeigt die langjährige Überwachung der Grenzwerte im Rahmen der Luftreinhalteverordnung. Strenge CO₂-Emissionsgrenzwerte für Heizungen in Alt- und Neubauten sind deshalb ein wirkungsvolles Instrument und für die langfristige Emissionsreduktion in diesem Sektor äusserst wichtig, weil Heizsysteme eine lange Lebensdauer haben. Deshalb sollten bei Neubauten und Renovationen von Altbauten wenn immer möglich die beste bzw. emissionsärmste Technik eingesetzt werden. Dies lohnt sich auch wirtschaftlich, da spätere Umrüstungen deutlich aufwändiger sind als ein Einbau von Beginn an oder bei altersbedingtem Ersatz.

10. Die Erhöhung des Kompensationssatzes auf Treibstoffen ergänzend zu den Grenzwerten genügt nicht, um die Reduktionsziele beim Verkehr zu erreichen. Es braucht weitere Massnahmen wie eine Lenkungsabgabe auf Treibstoffen oder ein Mobility-Pricing.

Im Falle von beweglichen Emissionsquellen wie im Verkehr sind Grenzwerte deutlich schwieriger zu kontrollieren, da die Emission stark vom Fahrverhalten und – im Falle der Messung in Prüfständen – vom Testzyklus abhängen. Bei Letzteren besteht zudem die Gefahr verfälschter Messungen, etwa durch die Programmierung unrealistischer Testeinstellungen, wie dies die Automobilindustrie in der Vergangenheit zum Teil praktiziert hat. Bei Plug-in-Hybridmodellen hängen die Emissionen zusätzlich stark von der Ladehäufigkeit ab. Das im alten, aber auch im neuen CO₂-Gesetz verwendete Instrument der Durchschnittsgrenzwerte von Neuwagenflotten erlaubt zudem weiterhin den Verkauf von Fahrzeugen mit hohen Emissionswerten und vermindert deshalb den Anreiz, bei grossen und vor allem schweren Fahrzeugen auf verbrauchsreduzierende Innovationen zu setzen. Zudem neutralisieren Durchschnittswerte den Nutzen emissionsarmer Fahrzeuge, dürfen dafür doch im Gegenzug Fahrzeuge ohne Ersatzleistung verkauft werden, deren Emissionen über dem Grenzwert liegen. Da wären Grenzwerte für die maximale Durchschnittsemission (im realen Verkehrsbetrieb!) zielführender. Diese Flottengrenzwerte wurden in den letzten Jahren nicht eingehalten und die notwendigen Kompensationszahlungen scheinen zu wenig hoch zu sein, um eine nachhaltige Verbesserung zu bewirken. Die bestehenden Instrumente im Verkehrsbereich

hatten bisher keine nachhaltige Wirkung, wie der nur schwache Rückgang der Emissionen um 6% zwischen 2000 und 2019 zeigt.

Aufgrund der verschiedenen messtechnischen Schwierigkeiten und der Tatsache, dass Grenzwerte nur die Effizienz, nicht jedoch die gefahrenen Kilometer beeinflussen, sind Preisinstrumente wie eine Lenkungsabgabe auf Treibstoffen oder eine Mobilitätsbepreisung eine notwendige Ergänzung.

Mobility-Pricing wird derzeit diskutiert und stösst auf vermehrte Akzeptanz. Es sollte verstärkt weiterentwickelt werden, um später auf Gesetzesstufe eingesetzt werden zu können. In der Zwischenzeit würde sich – nach dem Modell der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe – eine Treibstoffabgabe eignen, die jedes Jahr auf Grundlage der Erreichung oder Nichterreichung eines Minderungszieles angepasst würde.

Es fehlt eine langfristige, umfassende Strategie für die Erreichung der Klimaneutralität

11. Zurzeit fehlt beim Bund eine langfristige, umfassende Strategie, um bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Ebenso sind keine kurzfristigeren Zwischenziele definiert. Dies gilt sowohl für die Reduktion der Emissionen (klare Reduktionspfade) als auch für den Ausbau der erneuerbaren Energien (Ausbauziele im Energiegesetz).

Eine langfristige Strategie und der daraus resultierende Reduktionspfad zur Erreichung der Klimaneutralität fehlen bisher. Eine solche Strategie sowie kurzfristigeren Zwischenziele – auch sektorspezifisch – sind entscheidend, um die langfristigen Ziele verfolgen und Pfade einhalten zu können. Dazu gehören auch geplante Anpassungen von Massnahmen, falls diese Zwischenziele nicht erreicht werden. So können fixe Obergrenzen, wie sie sowohl im heutigen als auch im neuen CO₂-Gesetz festgelegt sind (z.B. für die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen und den Kompensationsatz auf Treibstoffen), die Zielerreichung behindern.

Verschiedene Bestrebungen zur Erarbeitung solcher Strategien (Energieperspektiven, Klimastrategie 2050) und zur Setzung von Zwischenzielen sind im Gange und sind sehr wichtig für die Wirtschaft, um Planungssicherheit zu schaffen:

- Am 26. November 2020 wurden die im Auftrag des Bundesamtes für Energie erarbeiteten Energieperspektiven 2050+ veröffentlicht. Anhand von Szenarien beschreiben sie mögliche Technologie-Wege, wie die Schweiz ihre Energieversorgung bis 2050 klimaneutral umbauen und gleichzeitig die Versorgungssicherheit gewährleisten kann. Dies stellt eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung von Strategien dar.
- Sowohl die Gletscherinitiative als auch der Gegenvorschlag des Bundesrats (zurzeit in der Vernehmlassung) verlangen in den Übergangsbestimmungen, dass im Gesetz Zwischenziele für einen (kontinuierlichen) Reduktionspfad gesetzt werden.
- Das Bundesamt für Umwelt arbeitet zurzeit an einer langfristigen Strategie für die Erreichung der Klimaneutralität bis 2050. Der Zeitpunkt der Fertigstellung ist nicht bekannt.
- Das CO₂-Gesetz ist nicht der einzige Hebel, mit dem der Übergang zu einer treibhausgasarmen Gesellschaft beschleunigt werden kann. Die Energie-, Verkehrs-, Landwirtschafts- und Finanzpolitik könnten noch vermehrt einen Beitrag leisten. Ein ambitioniertes Konjunkturpaket, das ähnlich wie der europäische Green Deal auch auf diesen Übergang ausgerichtet ist, wäre ein weiterer starker Hebel. Auch der mögliche Beitrag der Kantone und Städte ist nicht zu unterschätzen.
- Der Vorschlag für die Revision des Energiegesetzes, der in die (bereits abgeschlossene) Vernehmlassung gegeben wurde, enthält Ziele für den Ausbau erneuerbarer Energien und der erneuerbaren Stromproduktion. Diese Ziele sind im Hinblick auf die langfristige Entwicklung und den steigenden Strombedarf für den Ersatz fossiler Energieträger, insbesondere im Verkehr, jedoch zu tief angesetzt. Auch hier fehlen eine klare Strategie und Zwischenziele (vgl.

Stellungnahme der Akademien zum Energiegesetz¹⁾

- Anstrengungen zur besseren Information der Konsumentinnen und Konsumenten – auch im technischen Bereich, z. B. durch entsprechende Apps – sollten weiter verstärkt werden (Wieviel CO₂ verbraucht eine bestimmte Aktivität oder ein Konsumgut?). Mit solchen Informationen könnten auch persönliche CO₂-Budgets zu einem interessanten Thema werden.

IMPRESSUM

Herausgeberin

Akademie der Naturwissenschaften Schweiz (SCNAT) • ProClim – Forum für Klima und globalen Wandel
Haus der Akademien • Laupenstrasse 7 • Postfach • 3001 Bern • Schweiz
+41 31 306 93 50 • proclim@scnat.ch • proclim.scnat.ch

Verantwortliches Fachgremium: Kuratorium ProClim (<https://proclim.scnat.ch/en/about-proclim>)

Weitere Expertin: Prof. Renate Schubert, ETH Zürich

Redaktion: Urs Neu, ProClim

Positionspapier in elektronischer Form unter akademien-schweiz.ch/publikationen © Akademien der Wissenschaften Schweiz, 2020

¹ http://www.akademien-schweiz.ch/dms/D/Publikationen/Stellungnahmen/2020/Akademien_Revision_Energiegesetz_StN_DE.pdf