

Sachdokumentation:

Signatur: DS 4783

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/4783



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.



Sozialverträglichkeit in der Schweizer Klimapolitik

Wie sich der Klimafussabdruck von Arm und Reich unterscheidet

Je höher das Einkommen eines Haushaltes in der Schweiz ist, desto höher sind die von ihm verursachten Treibhausgasemissionen. Dies zeigt eine Studie der Caritas Schweiz und der ZHAW. Die Ergebnisse zeichnen ein differenziertes Bild der sozialen Unterschiede beim Klimafussabdruck und geben wichtige Anhaltspunkte für eine sozialverträgliche Ausgestaltung der Schweizer Klimapolitik.

Die reichsten zehn Prozent der Weltbevölkerung sind verantwortlich für die Hälfte der klimaschädlichen Treibhausgasemissionen. Die ärmere Hälfte der Bevölkerung verursacht lediglich acht Prozent.¹ Dieselbe Tendenz zeigt sich auch innerhalb der Schweiz: Die ärmeren Haushalte hierzulande leben im Durchschnitt (notgedrungen) klimafreundlicher als die reicheren.² Es gibt allerdings bisher keine Analysen für die Schweiz, welche Konsummuster und Haushaltsmerkmale im Detail anschauen. Caritas Schweiz und die Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) haben deshalb gemeinsam untersucht, wie viele Emissionen die

Schweizer Haushalte mit ihrem Konsum verursachen, welche Konsumkategorien besonders einschenken und wie sich die Verantwortung für klimaschädliche Emissionen nach Einkommensklassen und Haushaltstypen unterscheidet.³ Daraus können Erkenntnisse abgeleitet werden für eine sozialverträgliche Klimapolitik.

Wer ist für wie viele Emissionen verantwortlich und mit welchem Konsum?

1. Je höher das Einkommen eines Haushaltes, desto höher die Emissionen.

Die Pro-Kopf-Emissionen eines Haushaltes steigen mehr oder weniger konstant mit dem Einkommen, weil reichere Haushalte im Schnitt mehr konsumieren. Mehr Ausgaben bedeuten also in der Regel auch mehr Emissionen. Bei den obersten zehn Prozent steigen Ausgaben und Emissionen noch einmal steil an. Dasselbe Muster zeigt sich sogar in-

nerhalb des zehnten Dezils: Die allerreichsten zwei Prozent verantworten noch einmal deutlich mehr Emissionen als der Rest der zehn Prozent Reichsten. Von allen untersuchten Merkmalen eines Haushaltes hat das Einkommen den grössten und eindeutigen Einfluss auf die durchschnittlichen Pro-Kopf-Emissionen.

Im Schnitt verantworten die reichsten zehn Prozent der Schweizer Wohnbevölkerung mit ihrem Konsum jährlich 18,7 Tonnen CO₂eq. Das ist fast viermal mehr als die ärmsten zehn Prozent ausstossen. Der Durchschnitt der gesamten Bevölkerung liegt bei 10,2 Tonnen CO₂eq pro Kopf und Jahr.

2. Die Zusammensetzung eines Haushaltes hat einen Einfluss auf dessen Emissionen.

Neben dem Einkommen eines Haushaltes beeinflusst auch die Anzahl Personen und deren Alter die Höhe der durchschnittlichen Pro-Kopf-Emissionen. Grössere Haushalte wie zum Beispiel Familien verursachen pro Kopf weniger Emissionen als kleinere, weil sie weniger Wohnfläche pro Kopf beanspruchen oder mehrere Personen in einem Auto fahren. Single- und Paarhaushalte mit älteren Personen verursachen zudem im Schnitt weniger Emissionen als solche mit jüngeren Erwachsenen – vor allem, weil sie weniger mobil sind.

Auch der Urbanisierungsgrad und der Eigenheimstatus haben einen Einfluss auf die Emissionen eines Haushaltes. Haushalte mit Wohneigentum verursachen im Schnitt höhere Emissionen als Mieterinnen und Mieter. Ins Gewicht fällt hier vor allem das Heizen. Ein Grund dafür dürften grössere Wohnflächen bei Eigentum sein. Städtische Haushalte leben im Durchschnitt zudem etwas emissionsärmer als Haushalte auf dem Land und in den Agglomerationen. Ausschlag-

Wie wurden die Emissionen der Haushalte berechnet?

Die Daten zu den Einkommen und Ausgaben der Haushalte stammen aus der Haushaltsbudgeterhebung (HABE) des Bundesamtes für Statistik (BFS). Die Daten stammen aus den Jahren 2015 bis 2017. Neuere, nach Einkommensklassen differenzierte Daten über mehrere Jahre sind aufgrund des veränderten Konsumverhaltens während der COVID-Pandemie noch nicht verfügbar. In der HABE werden alle Güter erfasst, die ein Haushalt innerhalb eines Monats konsumiert. Dazu zählen Lebensmittel, Treibstoff, Kleider, Kinobesuche usw. Zudem enthält der Datensatz Angaben zum Besitz von langlebigen Gütern wie Autos und elektronischen Geräten. Bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen wurden auch die grauen Emissionen der konsumierten Güter berücksichtigt, die bei der Herstellung anfallen. Die Verantwortung der einzelnen Haushalte wird mit dem «globalen Erwärmungspotential» (*Global Warming Potential, GWP*) angegeben. Dieses misst den Beitrag des (aktuellen) jährlichen Konsums zu den (aktuellen) jährlichen Treibhausgasemissionen in Tonnen CO₂-Äquivalenten (CO₂-eq).

gebend sind hier vor allem die Verkehrsemissionen. Diese sind bei Haushalten in der Agglomeration am höchsten.

Die Unterschiede nach allen genannten Haushaltsmerkmalen bleiben im Grossen und Ganzen bestehen, wenn diese innerhalb einer Einkommensgruppe verglichen werden.

3. Am meisten Emissionen verursachen Individualverkehr, Heizen, Essen und Trinken sowie elektronische Geräte.

Der private Personenverkehr mit dem Auto, Heizen, Essen und Trinken sowie elektronische Geräte verursachen am meisten Emissionen. Das gilt über alle Einkommensgruppen hinweg. Allerdings korrelieren die Emissionen nicht für alle Konsumkategorien gleich stark mit dem Einkommen. Die mit dem Einkauf von Lebensmitteln und mit dem Heizen verbundenen Emissionen nehmen mit steigendem Einkommen zwar zu, aber deutlich weniger stark als jene aus dem Verkehr. Das hängt damit zusammen, dass Essen und Wohnen absolute Grundbedürfnisse darstellen. Hier kann nicht unbegrenzt gespart werden. Und umgekehrt tritt auch irgendwann eine gewisse Sättigung ein; auch der reichste Haushalt konsumiert nicht Unmengen an Lebensmitteln. Mobilität hingegen ist offenbar eher ein Konsumgut, das sich reiche Haushalte auch in einem sehr grossen Ausmass leisten (siehe Grafik 1 und 2).

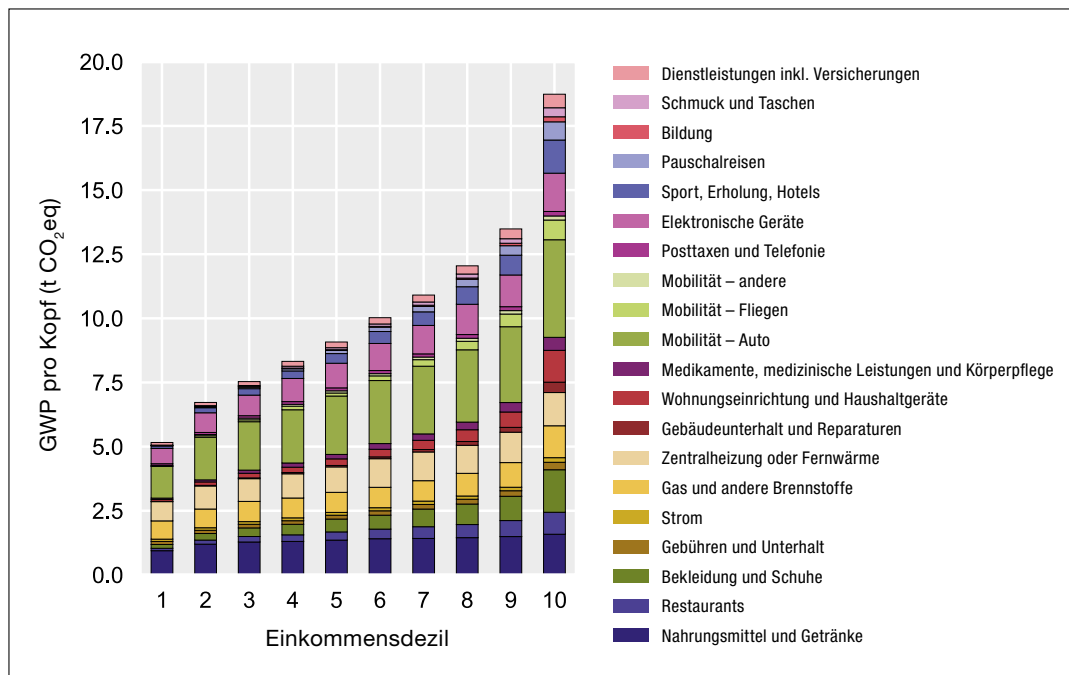
Bei reicheren Haushalten fallen zudem auch Konsumkategorien stärker ins Gewicht, die eher einen Luxus darstellen: Flüge, Beherbergung, Pauschalreisen, Sport und Freizeit, Möbel und Haushaltsgegenstände sowie Bildung. Ärmere Haushalte verursachen kaum Emissionen in diesen Bereichen.

4. Die Emissionen im Verkehrsbereich steigen stark mit dem Einkommen – viel stärker als Emissionen vom Heizen.

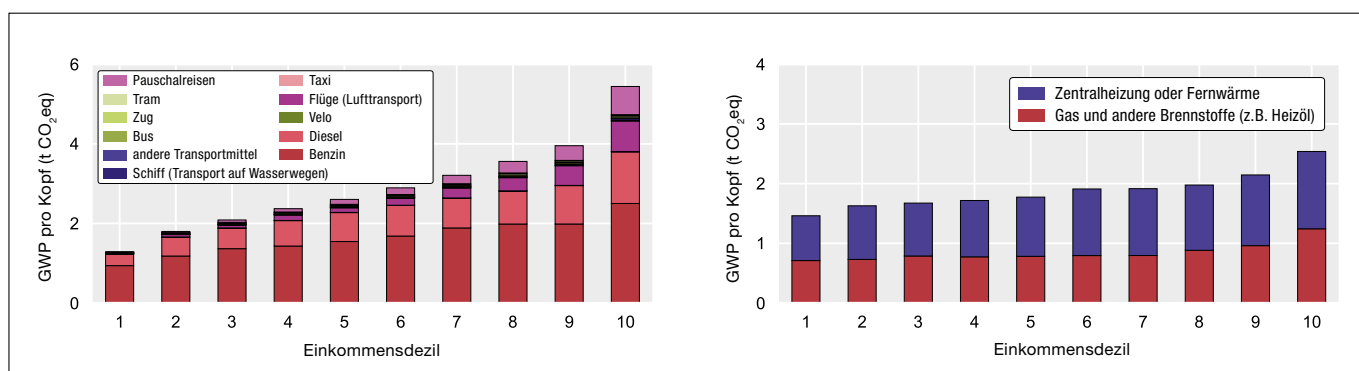
Heizen und Verkehr verursachen von allen Konsumkategorien am meisten Emissionen und sind daher zentral für eine wirkungsvolle Schweizer Klimapolitik. Der Zusammenhang zwischen Emissionen und Einkommen ist allerdings nicht bei beiden Kategorien gleich:

Die Emissionen im Verkehrsbereich steigen mit dem Einkommen viel stärker an als die Emissionen, die mit dem Heizen zusammenhängen. Mehr Einkommen bedeutet also eindeutig mehr Reisen, aber nicht so viel mehr Heizen (siehe Grafik 2). Die Gründe liegen auf der Hand (siehe auch Ziff. 3 oben): Der Grösse einer Wohnung oder eines Hauses sind gewisse Grenzen gesetzt. Auch die Raumtemperatur hat irgendwann ein angenehmes Niveau erreicht. Reiche leben zudem tendenziell in neueren, besser isolierten Wohnungen, die weniger stark beheizt werden müssen. Bei der Mobilität hingegen sind offensichtlich vor allem die finanziellen Möglichkeiten entscheidend dafür, wie häufig und wie weit jemand fährt oder fliegt.

Dass die Emissionen im Verkehrsbereich mit dem Einkommen deutlich stärker ansteigen als beim Heizen bedeutet auch, dass ärmere Haushalte bei einer Verteuerung des Heizens einen grösseren Anteil der Mehrkosten tragen als bei einer Verteuerung von Benzin und Diesel.



Grafik 1: Pro-Kopf-Emissionen nach Einkommensdezilen und Konsumkategorien.



Grafik 2: Pro-Kopf-Emissionen in den Bereichen Verkehr und Heizen nach Einkommensdezilen.

Was bedeuten die Ergebnisse für eine sozialverträgliche Schweizer Klimapolitik?

Die hier präsentierten Auswertungen sind für die Schweizer Klimapolitik in verschiedener Hinsicht relevant. Erstens können sie Aufschluss darüber geben, ob die aktuellen klimapolitischen Massnahmen tatsächlich die relevanten Konsumkategorien erfassen. Zweitens können diejenigen Haushalte identifiziert werden, die eine besonders grosse Verantwortung für klimaschädliche Emissionen tragen. Und schliesslich lässt sich abschätzen, welche Verteilungswirkung preisbasierte Massnahmen in den unterschiedlichen Konsumbereichen haben. Lenkungsabgaben und andere Massnahmen, die klimaschädlichen Konsum verteuern, werden als besonders effizient beurteilt.

Folgende Erkenntnisse sind aus Armutsperspektive zentral:

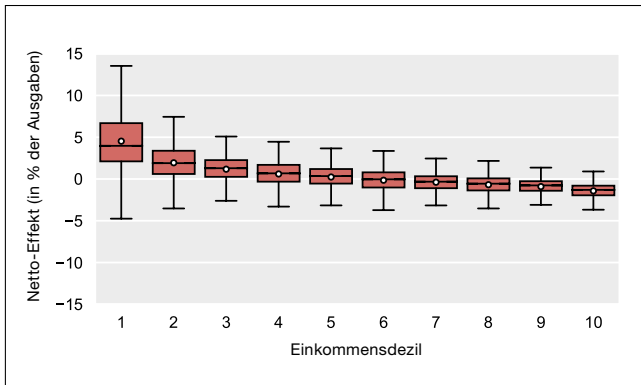
1. Um das Netto-Null-Ziel zu erreichen, müssen alle Haushalte ihre Emissionen reduzieren – aber reiche viel stärker als arme. Praktisch alle Haushalte in der Schweiz verursachen heute zu viele Emissionen. Das heisst, alle müssen ihren Konsum

reduzieren – auch die Armen. Die jährlich 5,2 Tonnen CO₂eq, die ein armer Haushalt in der Schweiz im Durchschnitt pro Kopf verursacht, liegen deutlich über dem Ausstoss, der mit den Pariser Klimazielen vereinbar wäre. Die allermeisten Haushalte in der Schweiz leben also nicht klimaverträglich, was ihren Konsum angeht.

Allerdings tragen reiche Haushalte die Hauptverantwortung. Die obersten zehn Einkommensprozent verursachen mit ihrem Konsum im Durchschnitt fast viermal so viele Emissionen wie die untersten zehn Prozent. Eine sozial gerechte Klimapolitik muss die Reichen besonders in die Pflicht nehmen.

Eine hohe Bepreisung von Emissionen auf Luxusgüter wie Flüge, Pauschalreisen, Hotelübernachtungen und Restaurantbesuche würde ärmere Haushalte kaum tangieren. Sie wäre also sozialverträglich. Allerdings entfällt lediglich ein kleiner Teil der klimaschädlichen Emissionen der Schweizer Haushalte auf diese Konsumkategorien. Um die Klimaziele zu erreichen, reicht das nicht.

Der Grossteil der Emissionen der Haushalte stammt aus den Bereichen Verkehr, Wohnen bzw. Heizen, Essen und Trinken sowie elektronische Geräte. Diese Konsumgüter spielen über alle Einkommensklassen hinweg eine grosse Rolle. Bei



Grafik 3: Nettokosten (Abgaben minus Rückverteilung) einer globalen Bepreisung aller klimaschädlichen Emissionen im Verhältnis zu den Haushaltsausgaben, nach Einkommensdezilen.

den ärmsten Haushalten fallen sie im Verhältnis zum Total der Emissionen aber am meisten ins Gewicht. Eine Verteuerung dieser Konsumkategorien ist aus klimapolitischer Sicht notwendig. Sie trifft ärmere Haushalte im Vergleich zu ihren Gesamtausgaben aber überproportional. Ohne Ausgleichsmechanismus ist dies unsozial.

2. Eine Lenkungsabgabe auf Benzin und Diesel ist aus klima- und sozialpolitischer Perspektive richtig – und sozialverträglicher als die bestehende Lenkungsabgabe aufs Heizen.

Es ist möglich, die Bepreisung emissionsintensiver Verbrauchsgüter sozialverträglich zu gestalten. Das zeigt das Beispiel einer CO₂-Abgabe auf Benzin und Diesel: Verschiedene Untersuchungen legen nahe, dass ärmere Haushalte im Schnitt netto am wenigsten zur Kasse gebeten werden, wenn ein möglichst grosser Teil der Abgaben zu gleichen Teilen an die Bevölkerung zurückverteilt wird (Pro-Kopf-Betrag). Siehe dazu auch das Caritas-Positionspapier zu klima- und sozialverträglicher Mobilitätspolitik vom Januar 2024.

Das gilt auch, wenn eine solche Lenkungsabgabe mit hoher Rückverteilung auf alle klimaschädlichen Emissionen ausgeweitet würde, die die Schweiz rund um den Globus verursacht. Die Berechnungen der ZHAW zeigen, dass ärmere Haushalte bei einer 100 Prozent Rückverteilung der Abgaben aus einer globalen Emissions-Bepreisung im Durchschnitt mehr zurückerhalten, als sie bezahlen, weil sie eben deutlich weniger konsumieren (Grafik 3).

Betrachtet man genauer, wie sich eine Lenkungsabgabe auf klimaschädliche Emissionen auf einzelne Haushalte auswirkt, so zeigen sich in den untersten Einkommensgruppen allerdings grosse Unterschiede. Das bringt Grafik 3 zum Ausdruck. Während der Durchschnitt der ärmsten Haushalte profitiert, gibt es auch solche, die finanziell deutlich stärker belastet würden als reichere Haushalte. Diese Härtefälle müssen genauer angeschaut werden. Es braucht gezielte Massnahmen für jene, die ihren Konsum aus guten Gründen nicht emissionsärmer gestalten können.

Dass die Schweiz bisher lediglich Lenkungsabgaben auf fossile Heizsysteme erhebt, aber nicht auf fossile Treibstoffe, ist sowohl aus klimapolitischer Perspektive wie auch aus der Perspektive der Sozialverträglichkeit fragwürdig. Beim Heizen funktioniert der Anreiz, Emissionen zu senken, vor allem für Eigenheimbesitzer, die beispielsweise eine Ölheizung durch eine Wärmepumpe ersetzen können. Mieterinnen und Mieter können nicht auswählen, wie ihre Wohnung geheizt wird, zahlen aber die Abgaben. Bei Lenkungsabgaben auf Benzin und Diesel werden gezielter die Verursacher zur Kasse gebeten, die sich zudem auch eine klimafreundlichere Alternative leisten können. Schliesslich spricht auch die Verteilungswirkung stärker für eine Lenkungsabgabe auf fossile Treibstoffe: Die Emissionen im Verkehrsbereich steigen viel stärker mit dem Einkommen als jene, die durch Heizen anfallen. Ärmere Haushalte werden durch eine Lenkungsabgabe auf Benzin und Diesel also im Verhältnis auch weniger stark belastet als durch die bestehende Abgabe auf fossile Brennstoffe.



Die Studie der ZHAW: Landis, Florian: Distributional Impacts of Swiss Climate Policy, March 2024.



Caritas-Positionspapier zu klima- und sozialverträglicher Mobilitätspolitik (2024).

- 1 Oxfam, Climate Equality: A planet for the 99 %, 2023, <https://policy-practice.oxfam.org/resources/climate-equality-a-planet-for-the-99-621551/> (14.2.2024).
- 2 Ibid.; Chancel et al., Climate Inequality Report 2023, <https://wid.world/news-article/climate-inequality-report-2023-fair-taxes-for-a-sustainable-future-in-the-global-south/> (7.3.2024) und Sotomo, Helion Energiewende-Index, 2024, <https://sotomo.ch/site/projekte/energiewende-index/> (14.2.2024).
- 3 Siehe Landis, Florian: Distributional Impacts of Swiss Climate Policy, March 2024, <https://digitalcollection.zhaw.ch/handle/11475/30465> für mehr Informationen.