

Zeitschrift: Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung SES
Herausgeber: Schweizerische Energie-Stiftung
Band: - (2015)
Heft: 2: Energie-Bonus-System

Artikel: In der Fachwelt beliebt, von Lobbyisten bekämpft, fürs Volk nicht verständlich?
Autor: Grosse Ruse, Elmar
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-586371>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

In der Fachwelt beliebt, von Lobbyisten bekämpft, fürs Volk nicht verständlich?

Unter Wirtschaftswissenschaftlern herrscht weitgehend Konsens: Lenkungsabgaben sind in vielen Fällen das beste und günstigste Instrument, um ökologische Ziele zu erreichen. Angesichts dieser klaren Zustimmung der Experten verwundert der lautstarke Widerspruch in der öffentlichen Debatte. Woher kommt der Eindruck, Klima- und Energieabgaben seien nicht mehrheitsfähig? Was ist zu beachten, damit sie ausserhalb der Fachwelt Mehrheiten finden?



Von **ELMAR GROSSE RUSE***
WWF-Projektleiter Klima und Energie,
Elmar.GrosseRuse@wwf.ch

«Shit Storm» würde man das heute nennen, was 1998 über die Grüne Partei in Deutschland hereinbrach, nachdem diese ihr Programm für die Bundestagswahl beschlossen hatte: Der Liter Benzin müsste rund 5DM kosten, damit der Preis die ökologische Kostenwahrheit widerspiegelt und eine Lenkungswirkung hin zu weniger Autoverkehr verursacht. Medien, Interessenvertreter und Parteikonkurrenz fielen über die Grünen her. Die Folge: Die Partei verlor in den Wahlumfragen deutlich an Stimmen und die (dennoch) folgende rot-grüne Bundesregierung führte nur ein sehr behutsames ökologisches «Steuerreformchen» ein, das den Benzinpreis um insgesamt 30 Pfennige anhub.

Nur knapp 7% der WählerInnen konnten die deutschen Grünen damals noch von ihrem Konzept überzeugen. Der Wert kommt – zufällig oder nicht – dem vernichtenden Abstimmungsresultat zur grünliberalen Initiative «Energie- statt Mehrwertsteuer» mit rund 92% Nein-Stimmen am 8. März 2015 sehr nahe. Sind ökologische Lenkungsabgaben bei den Wählenden schlicht nicht mehrheitsfähig? Oder anders herum: Warum gewinnen Konzepte für ökologische Lenkungsabgaben in der Öffentlichkeit häufig keine ausreichende Zustimmung, während das Instrument von der Fachwelt nahezu einhellig gelobt wird? Denn daran besteht kein Zweifel: Die Umweltökonomie hat die Preissteuerung – also Lenkungsabgaben auf umweltschädliche Verhaltensweisen, Energieträger oder knappe, wertvolle Ressourcen – längst zum Favoriten aller umweltpolitischen Instrumente erhoben.

*Elmar Grosse Ruse, arbeitet seit Mai 2012 als Projektleiter Klima und Energie beim WWF Schweiz. Zuvor war er mehrere Jahre in Deutschland für den Naturschutzbund NABU tätig und hat die deutsche Energie- und Klimapolitik begleitet. Er hat Psychologie mit Vertiefung in Umweltpsychologie und Umweltökonomie studiert. Der Artikel ist eine persönliche fachliche Analyse und gibt nicht notwendig die WWF-Position zum KELS wieder.



Karikatur: nelcartoons.de

Veröffentlichte Meinung ist nicht gleich öffentliche Meinung

Bevor man Umweltpsychologie und Akzeptanzforschung zur Beantwortung dieser Fragen bemüht, sind zwei Klarstellungen hilfreich. Erstens: Häufig steht uns nicht die öffentliche Meinung des Volkes, sondern nur die in den Massenmedien veröffentlichte Meinung als Akzeptanz-Gradmesser zur Verfügung. Und viele Medien lassen an ökologischen Lenkungsabgaben kein gutes Haar. Zu attraktiv ist es, auflagenwirksam das Empörungspotenzial zu nutzen, anstatt aufwändig Effizienz und Nutzen des Instruments zu erläutern.

Zusätzlich angeheizt wird die oft einseitige Medienberichterstattung durch Interessengruppen. Vermeintliche Verlierer von Lenkungsabgaben – energieintensive Branchen, die Erdöllobby oder Auto-Fahrende – sind schnell ausgemacht und artikulieren sich lautstark. Potenzielle Gewinner – das Gebäudesanierungs-

gewerbe, Branchen mit niedrigen Energiekosten – sind dagegen im Vorfeld oft weniger klar auszumachen und allein deshalb weniger aktiv. Hinzu kommen die meist undifferenziert negativen Äusserungen von Wirtschaftsverbänden und bürgerlichen Parteien, die in Sonntagsreden und Programm-Publikationen Lenkungsabgaben zwar als marktwirtschaftliches Instrument loben – und dann aber jeden Vorschlag für ihre konkrete Ausgestaltung sabotieren. Fazit: Die veröffentlichte Meinung zu ökologischen Steuerreformen entspricht nicht zwingend der öffentlichen Meinung; vielmehr ist sie oft ein negativer Verstärker von ablehnenden Positionen.

Für jedes Instrument gilt:

Der Mensch mag Einschränkungen nicht

Zweite Differenzierung vorab: Die Akzeptanz von ökologischen Lenkungsabgaben ist vermutlich nicht niedriger als die von anderen umweltpolitischen Instrumenten, die ähnlich tief ins Leben von Individuen eingreifen. Ordnungsrechtliche Vorgaben – wie das Glühbirnenverbot oder eine energetische Sanierungspflicht für Gebäude – treffen je nach Regelungsbereich auch nicht auf ungeteilte Zustimmung.

«Reaktanz» nennt die Psychologie das, was in beiden Fällen greift: Der Mensch reagiert unwillig auf als fremdbestimmt erlebte Einschränkungen seiner Freiheit. Wer Produkte oder Handlungen verteuert und Reaktanz vermeiden will, sollte verbleibende und neue Freiheiten hervorheben. Zum einen die oft ohnehin kostengünstigeren Möglichkeiten, die Abgabenzahlung zu vermeiden – also die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr (öV) statt mit dem Auto oder der Einbau einer Holzpellettheizung statt eines neuen Ölbrenners. Und zum anderen nicht-monetäre Freiheitsgewinne, die diese Alternativen bieten: Mehr Musse-Zeit im öV, mehr Unabhängigkeit gegenüber unsicheren Energieimporten und Preisschwankungen bei Holzpellets oder auch Solarenergie.

Wichtig ist wohin die Erträge fließen

Nicht zuletzt erhöht auch das Belohnungssystem, also die Rückverteilung der Abgaben an Bevölkerung und Unternehmen, finanzielle Freiräume. Viele BefürworterInnen führen dies als zentrales Argument für Lenkungssysteme ins Feld: Dass also all jene gewinnen, die sich energieeffizient bzw. umweltverträglich verhalten. Und dass unter dem Strich sogar die Mehrheit profitiert. Empirischen Untersuchungen zufolge scheint das Belohnungssystem aber gar nicht so stark zur Akzeptanzförderung beizutragen. Vielleicht allein deshalb, weil wir Menschen Verluste stärker gewichten als Gewinne: Was mich die Tankfüllung zusätzlich kostet, schmerzt mehr – und ist unmittelbarer zu erfahren – als die Freude über den Betrag, um den die Prämie der Krankenversicherung auf der nächsten Monatsrechnung sinkt. In einer Akzeptanzstudie fand das Konzept der Ökosteuer sogar eine höhere Zustimmung, wenn die dadurch eingenommenen Finanz-

mittel nicht zurückgezahlt, sondern für Umweltschutzbelange oder die Förderung von Handlungsalternativen eingesetzt würden. Aus dieser Perspektive ist die aktuelle CO₂-Abgabe, bei der immerhin bis zu einem Drittel der Erträge in das nationale Gebäudesanierungsprogramm fließt, gar nicht so schlecht konzipiert.

Der Mensch will Gerechtigkeit

Welche weiteren Erklärungen für die geringe Akzeptanz von Lenkungsabgaben bietet die Psychologie an? Menschen wollen sich vor allem gerecht behandelt fühlen: Das Ökosteuern zu Grunde liegende Prinzip der Verursachergerechtigkeit – wer viel CO₂ emittiert, soll viel zahlen – findet dabei grosse Zustimmung. Aber auch die Idee der Verteilungsgerechtigkeit – wer viel besitzt, soll viel zahlen – ist tief im Fairnessempfinden verankert. Und so haben es hohe Abgabesätze schwer bei denen, die befürchten, dass sie sich bestimmte Produkte oder Handlungsoptionen subjektiv nicht mehr leisten können – insbesondere wenn sie vermeintlich darauf angewiesen sind (wie z. B. beim Auto in ländlichen Regionen). Dass sozial Schwache unter dem Strich von Lenkungsabgaben profitieren, wird häufig nicht wahrgenommen. Wichtig ist also, auf die Verursachergerechtigkeit und die Nettoentlastung sozial schwacher Gruppen hinzuweisen – und berechtigte Sorgen ernst zu nehmen und mit flankierenden Massnahmen diese Härtefälle zu mildern.

Nur eine wirksame Lenkungsabgabe ist überzeugend

Zustimmung finden Lenkungsabgaben ohnehin nur, wenn die Bevölkerung überzeugt ist, dass damit die angestrebten Ziele auch erreicht werden. «Das bringt doch sowieso nichts» oder «die Menschen verbrauchen einfach immer mehr Strom» sind ein Akzeptanz-Killer für jegliche Art von Lenkungssystem.

Empirische Wirkungsnachweise, gut verständliche Erläuterungen und letztlich ausreichend hohe Abgabesätze sind das Einzige, das hier weiterhilft. Hohe Lenkungsabgaben wiederum brauchen flankierende Ausweichangebote. Denn erst wenn die Betroffenen glauben, dass sie eine attraktive Alternative haben – zum Auto, zur Ölheizung, zur Flugreise – lassen sie sich von der Wirksamkeit einer ökologischen Steuerreform überzeugen.

Der Wechsel hin zum Lenkungssystem muss also nicht im «shit storm» enden. Hierfür muss es aber gelingen, dass die Menschen attraktive Ausweichalternativen wahrnehmen, sie die Mittelverwendung einleuchtend finden, sie von der ökologischen Lenkungswirkung überzeugt sind und das Abgabensystem als gerecht empfinden. Wenn dann auch noch die Interessengruppen und Massenmedien ausgewogener und mehr mit Blick aufs Gemeinwohl kommunizieren, findet der Liebling der Fachwelt auch in der Öffentlichkeit genügend Zustimmung. Daran gilt es zu arbeiten. <