INTERFACE

Lenkungsabgaben in der Klimapolitik: Von der Absicht zu einer fairen Umsetzung

Policy Report zuhanden von Verwaltungsmitarbeitenden im Bereich Klima und Energie von Bund, Kantonen und Gemeinden

Luzern, den 29. September 2026

Autorinnen und Autoren

Andreas Balthasar (Projektleitung)
Amadea Tschannen (Stv. Projektleitung)
Aline Hänggli (Projektmitarbeit)
Oliver Prinzing (Projektmitarbeit)

INTERFACE Politikstudien
Forschung Beratung AG

Seidenhofstrasse 12
CH-6003 Luzern
Tel +41 (0)41 226 04 26

Rue de Bourg 27
CH-1003 Lausanne
Tel +41 (0)21 310 17 90

www.interface-pol.ch

Begleitgremium

Anne-Kathrin Faust (BFE)
Peter Felser (Felser Brand Leadership)
Bettina Höchli (Universität Bern)
Roger Ramer (Bundesamt für Umwelt, BAFU)
Isabelle Stadelmann-Steffen (Universität Bern)

Zitiervorschlag

Tschannen, Amadea, Hänggli, Aline, Prinzing, Oliver, Balthasar, Andreas (2026): Lenkungsabgaben in der Klimapolitik: Von der Absicht zu einer fairen Umsetzung. Policy Report zuhanden von Verwaltungsmitarbeitenden im Bereich Klima und Energie von Bund, Kantonen und Gemeinden. Interface Politikstudien Forschung Beratung, Luzern.

Laufzeit

Oktober 2022 bis Juni 2026

Projektreferenz

Projektnummer: 22-052

Dieser Policy Report ist im Rahmen des vom BFE geförderten Projektes «SI/502526-01 WahrVeI Verteilungswirkung von energiepolitischen Instrumenten: Wahrnehmung und Präferenzen» erarbeitet worden. **Für den Inhalt und die Schlussfolgerungen sind ausschliesslich die Autoren/-innen dieses Berichts verantwortlich.**

Zusammenfassung **4**

Fairness von Lenkungsabgaben: Problemdruck und politische Relevanz **5**

Stationen einer Lenkungsabgabe **9**
Rechtlicher Handlungsspielraum 9
Ausgestaltungsmöglichkeiten 11
Einschätzung der wirtschaftlichen Auswirkungen 15
Einschätzung der Fairness 17
Einführung und Kommunikation 18
Einnahmenverwendung 20

Anhang **23**
Literaturverzeichnis 23

Zusammenfassung

Umweltbezogene Lenkungsabgaben verteuern klimaschädliches Verhalten, um Anreize für emissionsärmere Alternativen zu schaffen. Obwohl sie als kosteneffizientes Instrument gelten, stossen sie politisch oft auf Widerstand. Wichtig für ihre gesellschaftliche Akzeptanz ist, ob sie von der Bevölkerung als fair, wirksam und nachvollziehbar wahrgenommen wird. Die folgenden Erkenntnisse richten sich an Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene. Sie basieren auf dem vom Bundesamt für Energie geförderten Forschungsprojekt «Verteilungswirkungen energiepolitischer Instrumente: Wahrnehmungen und Präferenzen der Bevölkerung».

Rechtliche Spielräume früh klären

Aus rechtlicher Sicht müssen Lenkungsabgaben primär der Verhaltenslenkung dienen und dürfen nicht hauptsächlich zur Finanzierung staatlicher Aufgaben erhoben werden. Zudem sind die Kompetenzen zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden zu beachten. Insbesondere im Bereich fossiler Brennstoffe schränkt die bestehende CO_2-Abgabe den Handlungsspielraum der Kantone und Gemeinden erheblich ein. Dennoch bestehen Möglichkeiten für Abgaben in anderen Bereichen, etwa bei Mobilität oder Strom.

Die Ausgestaltung ist entscheidend

Bei der Einführung einer Lenkungsabgabe sind drei Aspekte zentral: das Abgabeobjekt (beispielsweise Treibstoffe, Stromverbrauch oder bestimmte Bauaktivitäten), die Höhe der Abgabe sowie die Rückverteilungen der erhobenen Mittel. Zudem gilt es zu definieren, wie sich die Abgabe über die Zeit entwickelt. Langfristig kommunizierte Erhöhungspfade schaffen Planungssicherheit und stärken die Glaubwürdigkeit des Instruments.

Wirtschaftliche Auswirkungen berücksichtigen

Lenkungsabgaben können Innovationen fördern und Investitionen in klimafreundliche Technologien auslösen. Gleichzeitig können sie energieintensive und international exponierte Unternehmen belasten. Vor einer Einführung sollte deshalb geprüft werden, wie stark einzelne Branchen betroffen sind, ob technische oder wirtschaftliche Alternativen verfügbar sind und ob Wettbewerbsnachteile gegenüber dem Ausland entstehen könnten.

Fairness bedeutet mehr als Rückverteilung

Die Forschung zeigt, dass finanzielle Rückverteilungen allein Fairnessprobleme nicht lösen. Bei den Kosten wird eine Ausgestaltung bevorzugt, welche dem Verursacherprinzip folgt. Als fair gilt, wenn Verursacher hoher Emissionen stärker belastet werden. Bei der Rückverteilung ist sowohl der Schutz vulnerabler Gruppen als auch das Einhalten der Verursachergerechtigkeit wichtig. Generell werden Lenkungsabgaben vor allem dann als fair wahrgenommen, wenn Anpassungs- und Ausweichmöglichkeiten bestehen und die Abgabe als wirkungsvoll beurteilt wird.

Einnahmen sichtbar und sinnvoll verwenden

Die Verwendung der Einnahmen beeinflusst die Akzeptanz stark. Besonders positiv werden Mittelverwendungen beurteilt, die zur Erreichung der Klimaziele beitragen und den Betroffenen Handlungsmöglichkeiten eröffnen. Erfolgversprechend sind Modelle, welche Rückverteilung an Bevölkerung oder Unternehmen mit der Finanzierung von Alternativen wie öffentlichem Verkehr, Gebäudesanierungen oder erneuerbaren Energien kombinieren.

Kommunikation gezielt gestalten

Erfolgreiche Kommunikation stellt die ökologische Wirkung in den Vordergrund, erklärt Verteilungswirkungen anhand konkreter Alltagsbeispiele, macht Kosten und Nutzen verständlich, zeigt auf, wofür die Einnahmen verwendet werden, und spricht unterschiedliche Zielgruppen differenziert an. Dennoch: Die Kommunikation kann die Wahrnehmung der Fairness von Lenkungsabgaben unterstützen, ersetzt aber keine gute Ausgestaltung.

Zusammenfassend ist zu betonen, dass die Fairness von Lenkungsabgaben nicht primär nach ihrer Höhe oder ihrem Abgabeobjekt beurteilt wird. Entscheidend sind die Möglichkeit zur Verhaltensanpassung, eine nachvollziehbare Verwendung der Einnahmen sowie die Glaubwürdigkeit der klimapolitischen Zielsetzung. Wer diese Faktoren in die Konzeption und Umsetzung einbezieht, erhöht die Chancen auf gesellschaftliche Akzeptanz.

Fairness von Lenkungsabgaben: Problemdruck und politische Relevanz

Wozu dient dieser Bericht?

Die Schweiz will ihre Treibhausgasemissionen bis 2050 vollständig ausgleichen (Netto-Null-Ziel). Der Treibhausgas-Ausstoss der Schweiz lag 2024 bei rund 40,10 Millionen Tonnen CO_2-Äquivalenten. Davon verursacht der Verkehr rund 34 Prozent (ohne internationalen Flug- und Schiffsverkehr). Jeweils etwa 22 Prozent stammen aus den Bereichen Gebäude und Industrie. Weitere circa 16 Prozent gehen auf die Landwirtschaft und jeweils rund 3 Prozent auf Abfallbehandlung sowie auf synthetische Gase zurück.[1] Um die Klimaziele kosteneffizient zu erreichen, braucht es auch gezielte staatliche Massnahmen (Balthasar und Walker 2015). Dazu gehören Lenkungsabgaben, steuerliche Anreize, Emissionshandel (EHS), Regulierungen, freiwillige Vereinbarungen sowie Informationskampagnen und Bildung.

Der vorliegende Policy Report beschäftigt sich mit Lenkungsabgaben. Er geht der Frage nach, wann und unter welchen Bedingungen eine Lenkungsabgabe als «fair» wahrgenommen wird. Er bettet diese Frage in einen grösseren Rahmen ein und versteht sich als Leitfaden zur Gestaltung, Prüfung oder Einführung einer Lenkungsabgabe. Der Bericht bietet Denkanstösse und Entscheidungsgrundlagen für Mitarbeitende der öffentlichen Verwaltung, die sich mit Lenkungsabgaben auseinandersetzen oder sich dafür interessieren.

Nationale Klimapolitik und Lenkungsabgaben

Bei Lenkungsabgaben handelt sich um finanzielle Abgaben auf umweltschädliches oder unerwünschtes Verhalten. Meist wird ein Zuschlag pro Tonne ausgestossene Treibhausgase festgesetzt. Die Annahme ist, dass Haushalte und Firmen aufgrund dieser Preiserhöhung ihren Konsum und ihre Investitionen reduzieren. Als Folge nehmen auch die unerwünschten Emissionen ab. Die mit Lenkungsabgaben generierten Einnahmen werden in der Regel ganz oder teilweise zurückverteilt. Lenkungsabgaben gelten im Vergleich zu anderen staatlichen Massnahmen als kosteneffizient (Metcalf 2021). Dennoch lassen sie sich in der Schweiz politisch nur schwer durchsetzen (Levi 2021).

Seit 2008 gibt es in der Schweiz eine Abgabe auf fossile Brennstoffe wie Heizöl oder Erdgas (sogenannte CO_2-Abgabe). Da die Reduktionsziele wiederholt verfehlt wurden, wurde der Abgabesatz schrittweise von anfänglich 12 auf heute 120 CHF pro Tonne erhöht. Ein Drittel der Einnahmen aus der Abgabe wird für die Verminderung der CO_2-Emissionen bei Gebäuden (Gebäudeprogramm), die Förderung von erneuerbarer Energie sowie zur Förderung innovativer Unternehmen (Technologiefonds) verwendet. Zwei Drittel werden an die Bevölkerung und die Unternehmen[2] zurückverteilt (Rückverteilung). Aktuell beträgt die Rückverteilung der CO_2-Abgabe rund 53 CHF pro Person und Jahr.

---

1 Siehe BAFU 2026: Treibhausgasinventar der Schweiz. < https://www.bafu.admin.ch/de/treibhausgasinventar >, Eingesehen am 13.07.2026.

2 Unternehmen können sich von der CO_2-Abgabe befreien lassen, wenn sie Zielvereinbarungen (Verminderungsverpflichtungen) eingehen. In diesem Fall sind sie von der Rückverteilung ausgeschlossen (SR 641.71, Art. 31).

Die Schweizer Klimapolitik befindet sich derzeit in einer Phase des Übergangs. Während die bestehende CO_2-Abgabe vorläufig bestehen bleibt, wird für die Zeit nach 2030 stärker auf EHS gesetzt.[3] EHS sind neben der CO_2-Abgabe bereits seit 2013 ein zentrales Instrument der Schweizer Klimapolitik. Das EHS gilt für energieintensive Industrieanlagen, grosse Kraftwerke und seit 2020 auch für den Luftverkehr. Ein EHS funktioniert wie folgt: die insgesamt zulässige Menge an CO_2-Emissionen wird durch den Staat begrenzt. Die Unternehmen benötigen für ihren CO_2-Ausstoss sogenannte Emissionsrechte. Diese können gekauft und verkauft werden. Der Preis wird folglich am Markt bestimmt und nicht wie bei einer Abgabe durch den Staat festgelegt.

Auch wenn Lenkungsabgaben auf nationaler Ebene an Bedeutung verlieren, verfügen Kantone und Gemeinden weiterhin über Spielraum für ihren Einsatz. Diese können bestehende Instrumente ergänzen, spezifische lokale Herausforderungen adressieren oder dort eingesetzt werden, wo ein EHS nicht oder nur begrenzt greift. Lenkungsabgaben können somit vor allem auf kantonaler und kommunaler Ebene weiterhin einen wichtigen Beitrag leisten oder sogar an Bedeutung gewinnen.

Die politischen Entwicklungen der letzten Jahre in der Schweiz zeigen jedoch, dass die Einführung oder Ausweitung von Lenkungsabgaben politisch herausfordernd ist. Es gab immer wieder Vorstösse, die CO_2-Abgabe nicht nur auf Brennstoffe, sondern auch auf Treibstoffe auszuweiten.[4] Solche Vorschläge fanden bisher keine politische Akzeptanz. Die Schweizer Stimmbevölkerung hat eine Abgabe auf fossile Treibstoffe zuletzt 2021 bei der Abstimmung über das Bundesgesetz über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO_2-Gesetz) abgelehnt. Ausschlaggebend waren insbesondere wirtschaftliche Bedenken sowie die Sorge vor einer übermässigen Belastung des Mittelstands und der Randregionen (gfs.bern 2021). Auch Bundesrat Albert Rösti äusserte im September 2025 im Ständerat bei der Debatte zur Parlamentarischen Initiative von Nationalrat Grehard Pfister «Ein neues schlankes und wirksames CO2-Gesetz» kritisch zur CO_2-Abgabe. Er bezeichnete sie als ineffektiv, da Gutverdienende die Mehrkosten tragen können, und als unfair, weil einkommensschwache Haushalte und Mieter/-innen ihr Verhalten nur eingeschränkt anpassen können.[5] Die Argumentationen zeigen exemplarisch, wie Fairnessbedenken im politischen Diskurs über Lenkungsabgaben genutzt werden.

Das Umverteilungsrätsel: Warum Lenkungsabgaben wenig Akzeptanz finden

Die politikwissenschaftliche Literatur nennt verschiedene Gründe für die geringe Akzeptanz von Lenkungsabgaben:

- Die Kosten sind unmittelbar sichtbar, während der Nutzen langfristig und unsicher erscheint (Stadelmann-Steffen und Dermont 2018).
- Die ökologische Wirksamkeit wird oft unterschätzt. Die Zustimmung steigt, wenn die Lenkungsabgabe mit Subventionen für nachhaltige Technologien kombiniert wird (Kallbekken und Aasen 2010).
- Die Belastung für vulnerable Gruppen wird als hoch wahrgenommen. Vulnerabilität wird oft mit Einkommensschwäche gleichgesetzt, kann sich jedoch auch auf den

[3] Medienmitteilung Bundesrat vom 12.09.2025 «Bundesrat befasste sich mit Klimapolitik nach 2030»: <https://www.bafu.admin.ch/de/newsb/-c5l4GMnmdTSs4Q0asIPw>, Eingesehen am 13.07.2026.

[4] Ein Beispiel ist das Postulat 19.3949 «Der Verkehr muss einen Beitrag an den Klimaschutz leisten» von Ständerat Damian Müller. <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=69368>, Eingesehen am 13.07.2026.

Wohnort (ländliche Gebiete), die Ausbildung oder andere strukturelle Nachteile beziehen (Farrell 2017; Landis 2019).

Um die Zustimmung zu Lenkungsabgaben zu erhöhen, empfehlen verschiedene Autor/-innen die Einnahmen an die Bevölkerung zurückzuverteilen (Beiser-McGrath und Bernauer 2019; Sommer u. a. 2022). Dies entspricht auch teilweise der heutigen Praxis der CO_2-Abgabe auf Brennstoff und Heizöl. Neuere Forschung aus der Schweiz zeigt jedoch, dass der Effekt in der Praxis oft begrenzt ist (Mildenberger u. a. 2022). Das «Umverteilungsrätsel» thematisiert die Frage, warum es oft nicht gelingt, mittels Umverteilung die Wahrnehmung der Fairness einer Lenkungsabgabe zu erhöhen.

Fairness von Lenkungsabgaben: Wahrnehmungen und Dimensionen

Das vom Bundesamt für Energie geförderte Forschungsprojekt «Verteilungswirkungen energiepolitischer Instrumente: Wahrnehmungen und Präferenzen der Bevölkerung» untersuchte, wie Bürger/-innen die *Fairness* von Lenkungsabgaben wahrnehmen und welche Rolle Rückverteilungen dabei spielen.

Die Thematik ist politisch sehr bedeutsam, denn die wahrgenommene Fairness ist einer der zentralen Faktoren für die politische Akzeptanz von Lenkungsabgaben (Bergquist u. a. 2022). Bürger/-innen beurteilen Lenkungsabgaben aus einer persönlichen, gesellschaftlichen und prozeduralen Perspektive. Relevant für die Einschätzung der Fairness von Lenkungsabgaben sind die eigene Betroffenheit, die Verteilung von Kosten und Nutzen zwischen Bevölkerungsgruppen sowie die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Politikgestaltung (Maestre-Andrés u. a. 2019). Die Untersuchung der Frage, wie Bürger/-innen die Fairness von Lenkungsabgaben wahrnehmen und welche Rolle Rückverteilungen dabei spielen, muss allen diesen Aspekten Rechnung tragen. Allerdings mussten Schwerpunkte gesetzt werden. Insbesondere wurde die gesellschaftliche Wahrnehmung von Lenkungsabgaben untersucht, während die Analyse von möglichen Auswirkungen auf die Wirtschaft kaum Berücksichtigung fand.

Methodische Grundlagen

Die empirische Grundlage der Arbeiten bilden zwei *repräsentative Bevölkerungsbefragungen* in der Schweiz, welche 2024 und 2025 durchgeführt wurden. Um die Erkenntnisse zu vertiefen, wurden *sechs Fokusgruppen* mit Personen aus der Bevölkerung sowie *Interviews* mit drei Experten aus der öffentlichen Verwaltung durchgeführt. Mit einer gezielten *Literaturrecherche* wurden der Rechtsrahmen von Lenkungsabgaben, der aktuelle Forschungsstand und Beispiele aufbereitet. Die Forschung wurde von einer Begleitgruppe unterstützt.[6]

Handlungsrelevante Ergebnisse für Entscheidungsträger

Die nachfolgende Übersichtsgrafik zeigt den Aufbau des Reports entlang einzelner Stationen auf dem Weg zu einer Lenkungsabgabe. Dieser Weg ist nicht als linearer Prozess zu verstehen, die angesprochenen Themen können sich in unterschiedlicher Reihenfolge stellen. Durch Anklicken der jeweiligen Stationen kann direkt auf die entsprechenden Kapitel zugegriffen werden. Die Kapitel sind so gestaltet, dass sie auch unabhängig voneinander gelesen werden können.

6 Anne-Kathrin Faust, Programmleiterin EWG, BFE; Peter Felser, Geschäftsführender Inhaber Felser Brand Leadership; Bettina Höchli, Dozentur Social Marketing, Universität Bern; Roger Ramer, Stv. Leiter Sektion Klimapolitik, BAFU; Isabelle Stadelmann-Steffen, Professorin Vergleichende Politik, Universität Bern.



Quelle: Grafik erarbeitet durch Marina Bräm (viz. bybraem).

Stationen einer Lenkungsabgabe



Rechtlicher Handlungsspielraum

Unabhängig davon, ob eine Lenkungsabgabe auf Bundes-, Kantons- oder Gemeindeebene eingeführt wird, ist der rechtliche Handlungsspielraum durch die Kompetenzverteilung in der Klima-, Energie- und Verkehrspolitik vorgegeben. Die nachfolgenden Ausführungen geben die in der rechtswissenschaftlichen Lehre und Literatur vertretenen Grundsätze zum rechtlichen Handlungsspielraum bei der Einführung von Lenkungsabgaben wieder. Sie dienen der allgemeinen Einordnung der Rechtslage. Ob eine konkrete Lenkungsabgabe auf Bundes-, Kantons- oder Gemeindeebene zulässig ist, muss jedoch stets aufgrund ihrer konkreten Ausgestaltung und der jeweiligen gesetzlichen Grundlagen im Einzelfall geprüft werden.

Nach dem in Lehre und Rechtsprechung vorherrschenden Verständnis sind Lenkungsabgaben öffentliche Abgaben, die nicht der Finanzierung staatlicher Aufgaben, sondern der Verhaltenssteuerung dienen und einen Lenkungszweck haben. Durch eine Verteuerung von beispielsweise Produkten sollen Anreize entstehen, umweltpolitisch unerwünschte Verhaltensweisen zu reduzieren und alternative, umweltfreundlichere Handlungen auszubauen.

Für die rechtliche Qualifikation einer Abgabe als Lenkungsabgabe bedeutet dies nach herrschender Lehre *erstens*, dass eine solche Abgabe nicht *primär der Geldbeschaffung* dienen darf. Ihr Ertrag darf also nicht einfach der allgemeinen Staatsfinanzierung zufliessen. Falls dies gemacht wird, würde die Abgabe faktisch den Charakter einer Steuer annehmen und damit eine spezielle Verfassungsgrundlage benötigen. *Zweitens* muss eine Lenkungsabgabe ihren *Lenkungszweck über ihren Preisanreiz erreichen* (Kappeler 2000). Der Lenkungszweck darf für die rechtliche Qualifikation nur unterstützend durch die Verwendung der Einnahmen erreicht werden. Im Vordergrund muss die preisliche Lenkungswirkung stehen. Es können zwei Modelle von Lenkungsabgaben unterschieden werden:

- *Reine Lenkungsabgabe*: Die Einnahmen werden vollständig an die Bevölkerung und Wirtschaft zurückverteilt. Der Staat erhebt die Abgabe und verteilt sie umgehend wieder an die Abgabepflichtigen zurück. Dadurch bleibt die Lenkungsabgabe staatsquotenneutral (keine zusätzlichen staatlichen Ausgaben oder Einnahmen).
- *Zweckgebundene Lenkungsabgabe*: Ein Teil der eingenommenen Mittel wird für Massnahmen zur Förderung von Energieeffizienz, für Umweltprogramme oder für andere Instrumente eingesetzt, die das gleiche umweltpolitische Ziel unterstützen.

Nach der in Lehre und Rechtsprechung vertretenen Auffassung ist eine Zweckbindung nur zulässig, wenn ein enger sachlicher Zusammenhang zwischen Abgabezweck und Mittelverwendung besteht.[7] Bei einer teilweisen oder vollständigen Zweckbindung sollte die Förderung nicht dazu führen, dass die eigentliche Lenkungswirkung der Abgabe in den Hintergrund rückt. Der zentrale Lenkungsmechanismus muss weiterhin in der Verteuerung umweltbelastender Aktivitäten liegen.

7 Bei der aktuellen nationalen CO_2-Abgabe ist eine vollständige Zweckbindung rechtlich nicht zulässig.

Förderale Kompetenzordnung

Sowohl Bund als auch Kantone – und in begrenztem Umfang auch Gemeinden – können Lenkungsabgaben im Umwelt- und Energiebereich erheben, wobei ihre jeweiligen Kompetenzen durch die Bundesverfassung und das Zusammenspiel der verschiedenen staatlichen Ebenen bestimmt werden.

Bund

Der Bund verfügt über umfassende Kompetenzen im Umwelt- und Energiebereich (Art. 74 und Art. 89 BV) und ist deshalb grundsätzlich für das Erlassen von Massnahmen in diesen Politikfeldern zuständig. In der juristischen Literatur wird die CO_2-Abgabe überwiegend als abschliessende bundesrechtliche Regelung interpretiert. Zusätzliche kantonale Lenkungsabgaben auf fossile Brennstoffe werden deshalb in der Lehre mehrheitlich als rechtlich unzulässig erachtet (Müller und Vogel 2018).

Kantone

Grundsätzlich können Kantone in jenen Bereichen Lenkungsabgaben einführen, in denen der Bund seine Kompetenzen nicht abschliessend wahrgenommen hat oder in denen ihnen weiterhin Vollzugskompetenzen zukommen. Wie erwähnt werden zusätzliche kantonale Lenkungsabgaben auf fossile Brennstoffe in der Literatur überwiegend als rechtlich unzulässig erachtet. Bei Treibstoffen gilt ebenfalls eine nationale Regelung, die Mineralsteuer, allerdings können die Kantone die Motorfahrzeugsteuer individuell regeln. Ein wichtiger rechtlicher Prüfpunkt ist dabei das Verhältnis zu bestehenden Bundessteuern (Leimbacher 2008). Nach der Bundesverfassung (Art. 134 BV) dürfen Kantone und Gemeinden keine Steuern erheben, die einer Bundessteuer gleichartig sind. Da Lenkungsabgaben typischerweise einen nichtfiskalischen Zweck verfolgen, gelten sie in der Regel nicht als gleichartige Steuern (Leimbacher 2008).

Aus den genannten Überlegungen lässt sich der Schluss ziehen, dass den Kantonen im Umwelt- und Energiebereich grundsätzlich gewisse Gestaltungsmöglichkeiten für Lenkungsabgaben verbleiben[8]. Welche Spielräume im konkreten Fall bestehen, ist jedoch anhand der jeweiligen Ausgestaltung der Abgabe und den bundesrechtlichen Vorgaben im Einzelfall zu prüfen.

Gemeinden

Auf kommunaler Ebene bestehen ebenfalls Handlungsspielräume, allerdings nur innerhalb des kantonalen Rechtsrahmens. Gemeinden verfügen nach der geltenden Kompetenzordnung in der Regel über keine Kompetenz zur Einführung umfassender Umweltlenkungsabgaben. Sie können jedoch dort tätig werden, wo ihnen das kantonale Recht entsprechende Befugnisse einräumt oder sie im Rahmen ihrer Aufgaben Gebühren erheben dürfen. Kommunale Abgaben treten daher häufig in Verbindung mit kantonalen Regelungen auf oder betreffen spezifische lokale Bereiche, etwa Energieversorgung oder Infrastruktur (Uhlmann und Bukovac 2022).

[8] Zum Beispiel Kanton Basel-Stadt: Im Jahr 1999 führte Basel eine Elektrizitätssteuer auf Strom ein. Ziel war, Bevölkerung und Unternehmen zum Stromsparen anzuregen. Für weitere Informationen siehe < https://www.bs.ch/wsu/aue/stromspar-fonds/hintergrund-des-stromspar-bonus >, Eingesehen am 11.05.2026.

Fazit für die Umsetzung

Auf nationaler Ebene besteht mit der CO_2-Abgabe ein Instrument, das den Handlungsspielraum von Kantonen und Gemeinden bei der Einführung von Abgaben auf Brennstoffe stark einschränkt. Dennoch verbleiben gemäss Lehre gewisse Gestaltungsmöglichkeiten, wobei es immer eine Prüfung im Einzelfall braucht.

Kantonalen Handlungsspielraum klären

Es muss geprüft werden, ob es bereits Abgaben auf Bundesebene im anvisierten Bereich gibt oder ob solche geplant sind. Der Handlungsspielraum der Kantone hängt direkt mit den Kompetenzen und bestehenden Abgaben des Bundes im entsprechenden Politikfeld zusammen.

Kommunalen Handlungsspielraum klären

Gemeinden brauchen Kompetenzen gemäss kantonaler Gesetzgebung im entsprechenden Bereich. Es gilt zu prüfen, welche rechtliche Vorgaben es gibt, die berücksichtigt werden müssen.

Prüfung der rechtlichen Rahmenbedingungen von Vorbildern

Bestehende kantonale oder kommunale Abgaben sowie entsprechende Vorabklärungen anderer Kantone oder Gemeinden können Hinweise auf mögliche Kompetenzgrundlagen und rechtliche Handlungsspielräume liefern. Die Zulässigkeit einer konkreten Abgabe ist jedoch stets im Einzelfall zu prüfen.

Verhaltenslenkung im Vordergrund

Gemäss Lehre und Rechtsprechung steht bei Lenkungsabgaben die Verhaltenslenkung im Vordergrund. Es ist daher zu prüfen, ob die geplante Abgabe diesem Grundsatz entspricht.



Ausgestaltungsmöglichkeiten

Wer eine Lenkungsabgabe einführen möchte, muss vor allem drei grundlegende Gestaltungsfragen klären: Worauf wird die Abgabe erhoben (Abgabeobjekt)? Wie hoch soll die Abgabe sein (Abgabehöhe)? Wie lange soll die Abgabe erhoben werden und wie soll sie sich über die Zeit entwickeln (Dynamik)?

Objekt der Abgabe

Lenkungsabgaben im Klima- und Energiebereich können unterschiedliche emissionsrelevante Sachverhalte adressieren. Dies können direkt Emissionsquellen wie Brennstoffe (aktuelle CO_2-Abgabe in der Schweiz) und im Sektor Verkehr die Treibstoffe (beispielsweise CO_2-Steuer in Deutschland) sein. Lenkungsabgaben können aber auch Verhaltensweisen oder Aktivitäten adressieren, die mit Treibhausgasemissionen verbunden sind. Wie die nachfolgende Auswahl an Beispielen zeigt, sind verschiedene Abgabeobjekte denkbar:

- *Flugtickets*: Ergebnisse einer Studie für die Schweiz zeigen Folgendes: Wird die Abgabe nur von in der Schweiz wohnhaften Personen getragen, erhält eine Mehrheit der Personen mehr zurück als sie bezahlt. Werden zusätzlich ausländische Passagiere ohne Rückverteilung einbezogen, profitieren sogar rund 96 Prozent der Bevölkerung (Bosshardt u. a. 2020).
- *Mautgebühren* und *Mobility Pricing*: Erfahrungen aus Stockholm zeigen, dass Strassengebühren den Verkehr nachhaltig reduzieren (Börjesson u. a. 2012). Eine Pilotstudie in der Schweiz (Zug) deutet darauf hin, dass Mobility Pricing – etwa durch Kilometerabgaben und höhere Preise zu Spitzenzeiten – den Autoverkehr um 9-12 Prozent senken kann (Sutter u. a. 2019).
- *Gas*: Die Stadt Zürich hat 2022 die Einführung einer Gasabgabe geprüft. Das Rechtsgutachten kam zum Schluss, dass dies nicht möglich ist, da die CO_2-Abgabe auf nationaler Ebene die Besteuerung von Brennstoffen bereits abschliessend regelt (Uhlmann

und Bukovac 2022). Die Stadt Biel hatte 2021 eine Klimaschutz-Abgabe auf Gas eingeführt, allerdings aufgrund Fragen zur Rechtmässigkeit wieder abgeschafft.[9]

- *Strom*: Biel hatte zudem 2013 eine Abgabe auf die Netznutzung beim Strom eingeführt. Aufgrund der Revision des Stromversorgungsgesetzes 2024 wurde die Erhebung der Abgabe jedoch eingestellt.
- *Bau:* Basel-Stadt plant die Einführung einer Lenkungsabgabe im Bereich Bau. Insbesondere der Abriss noch «guter» Gebäude, soll mittels Abgaben unattraktiver werden. Im Bereich Neubauten, soll ein Grenzwert für Emissionen eingeführt werden. Mit den Einnahmen schafft die Stadt ein Bonus-System für emissionsarmes Bauen.[10]
- Grundsätzlich sind Abgaben auf alle Emissionsträger denkbar. *Landwirtschaft und Verteidigung* gelten meist als systemrelevante Bereiche, deshalb werden sie oft von bestimmten Reduktionspflichten ausgenommen (Levis und Smith 2024)

Die Wahl des Abgabeobjekts und des betroffenen Sektors hat natürlich auch eine politische Dimension:

- Abgaben auf schwer vermeidbare Konsumbereiche werden als besonders unfair beurteilt (Povitkina u. a. 2021). Die Sektoren unterscheiden sich jedoch hinsichtlich der *Vermeidbarkeit von Emissionen*. Im Gebäudebereich bestehen mittel- bis langfristig Alternativen (z. B. Gebäudesanierung), während im Verkehrsbereich teilweise Alternativen fehlen, beispielsweise im Flugverkehr (Büchs und Mattioli 2024). Eine zentrale Erkenntnis unserer Forschung ist, Bürger/-innen empfinden Abgaben als unfair, wenn sie nicht ausweichen können, weil Alternativen fehlen (Prinzing, Hänggli, u. a. 2026).
- Abgaben auf Preise, die in der Öffentlichkeit und im Alltag sehr präsent sind, werden als besonders unfair beurteilt. Treibstoffpreise fallen überall ins Auge und betreffen viele Menschen an der Tanksäule sehr direkt (hohe *Sichtbarkeit*). Im Gegensatz dazu sind die Preise von Heizöl weniger sichtbar, da sie meist nur einmal im Jahr in der Nebenkostenabrechnung erscheinen. Abgaben im Verkehrsbereich führen daher zu stärkeren und unmittelbaren Reaktionen. Ihre Akzeptanz ist tendenziell geringer (Thalmann und Vielle 2019; Povitkina u. a. 2021).

Vor diesem Hintergrund ist es erstaunlich, dass die sektorale Zuordnung einer Lenkungsabgabe gemäss unserer Bevölkerungsbefragung deren Wahrnehmung nicht besonders stark beeinflusst. Zwar zeigt unsere Forschung, dass sich die Beurteilung der Fairness einer Lenkungsabgabe durch die Bürger/-innen grundsätzlich zwischen verschiedenen Sektoren unterscheidet. Eine Lenkungsabgabe auf Treibstoffe erfährt wenige Zustimmung als eine Lenkungsabgabe auf Brennstoffe. Erhalten die Bürger/-innen jedoch konkrete Informationen über die tatsächlichen Verteilungswirkungen oder über die Verwendung der Einnahmen, verliert die sektorale Zuordnung deutlich an Bedeutung (Prinzing, Balthasar, u. a. 2026; Prinzing, Schaffer, u. a. 2026). Entscheidend ist dann weniger, worauf die Abgabe erhoben wird. Viel wichtiger ist, wer am Ende wie stark belastet oder entlastet wird und vor allem wofür die Mittel eingesetzt werden.

---

9 Das Berner Verwaltungsgericht entschied im März 2024 in einem ähnlichen Fall der Stadt Thun, dass es sich um eine unzulässige Steuer handle. Für weitere Infos siehe < https://entscheidsuche.ch/docs/BE_Verwaltungsgericht/BE_VG_001_100-2022-384_2024-03-28.pdf >, Zugriff am 11.05.2026.

10 Für weitere Informationen siehe Aktionsplan zur Klimaschutzstrategie Teil 1, Kapitel 8.2.4 Bauen < https://media.bs.ch/original_file/5f42296f839ddf93e93233075aee901520dc7364/klimaschutz-aktionsplan-1024-web-0.pdf >, Eingesehen am 11.05.2026.

Höhe der Abgabe

Die Höhe der Lenkungsabgabe ist entscheidend für ihre Wirkung. Eine Lenkungsabgabe führt nur dann zu einer tatsächlichen Verhaltensänderung, wenn sie für die Zielgruppe finanziell spürbar ist. Eine Verhaltensänderung tritt jedoch nur dann ein, wenn es für die Betroffenen finanziell attraktiv oder zumindest vertretbar ist, auf emissionsärmere Alternativen umzusteigen. Zu niedrige Abgaben haben keine Lenkungswirkung, insbesondere in einem eher wohlhabenden Umfeld wie dem der Schweiz. An der bestehenden CO_2-Abgabe wird daher immer wieder kritisiert, dass sie zu tief sei und daher keine lenkende Wirkung habe (Landis u. a. 2018).

Gemäss befragten Experten ist für die Lenkungswirkung vor allem die Preisdifferenz zu bestehenden klimafreundlichen Alternativen entscheidend. Mit anderen Worten: Eine Lenkungsabgabe muss die Preisdifferenz zwischen den fossilen und nicht fossilen Optionen ausgleichen, erst dann hat sie das Potenzial wirksam zu sein.

Es überrascht nicht, dass hohe oder ansteigende Lenkungsabgaben die politische Akzeptanz tendenziell senken (Stadelmann-Steffen und Dermont 2018). Höhere Preise belasten Haushalte spürbar und erhöhen damit die individuelle Kostenwahrnehmung. Die Abgabehöhe gilt daher als einer der zentralen Treiber von politischem Widerstand gegenüber einer marktbasierten Klimapolitik (Levi 2021). Auf der anderen Seite kann eine zu tiefe Abgabe die Glaubwürdigkeit des Instruments schwächen, weil sie dann als nur «symbolisch» wahrgenommen wird. Somit hängt die Wirkung von Lenkungsabgaben entscheidend davon ab, wie diese politisch und gesellschaftlich interpretiert werden (Bergquist u. a. 2022). Dabei lassen sich folgende Mechanismen unterscheiden:

- *Wahrgenommene Effektivität*: Höhere Abgaben werden eher als legitim und notwendig angesehen, wenn sie als wirksames Instrument zur Emissionsreduktion verstanden werden (Beiser-McGrath und Bernauer 2024). In diesem Fall werden steigende Kosten nicht primär als Belastung, sondern als Bestandteil einer zielgerichteten Politik interpretiert. Wie unsere Ergebnisse zeigen, führen umgekehrt Zweifel an der Wirksamkeit dazu, dass selbst moderate Abgaben als unangemessen erscheinen (Prinzing, Hänggli, u. a. 2026). Effektivität wirkt somit als verbindendes Element zwischen Fairness und politischer Machbarkeit: Wenn eine Abgabe als zielgerichtet und wirksam wahrgenommen wird, werden Belastungen eher akzeptiert.
- *Sättigungslogiken*: Wenn Bürger/-innen den Eindruck haben, bereits einen ausreichenden Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, beispielsweise durch bestehende Abgaben oder ihr eigenes Verhalten, können zusätzliche Preissteigerungen als ungerechtfertigt wahrgenommen werden. In solchen Fällen wird nicht die absolute Höhe der Abgabe bewertet, sondern deren Angemessenheit im Kontext des eigenen Verhaltens (Prinzing, Hänggli, u. a. 2026; Pizzo u. a. 2024; Hartmann u. a. 2023).
- *Politikkontext*: Bestehende Abgaben oder bekannte Politikinstrumente schaffen Referenzpunkte, an denen neue Vorschläge gemessen werden (Carattini u. a. 2025; Prinzing, Schaffer, u. a. 2026). Die Tatsache allein, dass es bereits eine Lenkungsabgabe in einem spezifischen Sektor gibt, öffnet die Bevölkerung aber nicht für neue Vorschläge. Hingegen steigt die Unterstützung für eine Massnahme, wenn gleichzeitig Alternativen gefördert werden. Werden beispielsweise die Einnahmen aus einer Lenkungsabgabe auf Treibstoffe zweckgebunden zur Förderung des öffentlichen Verkehrs eingesetzt, kann dies die politische Akzeptanz der Abgabe erhöhen (Prinzing, Schaffer, u. a. 2026).

Dynamik der Abgabe

Die Wirksamkeit einer Lenkungsabgabe ist nicht nur von ihrer anfänglichen Höhe, sondern auch von ihrer Entwicklung über die Zeit abhängig (Cherry u. a. 2014). Bleibt eine Abgabe über längere Zeit unverändert, verliert sie an relativer Bedeutung und damit an Lenkungswirkung. Der zeitliche Verlauf einer Abgabe kann auf verschiedene Arten gesteuert werden:

- *Definierter Erhöhungspfad*: Ein klar definierter Erhöhungspfad (linear oder stufenweise) schafft Planungssicherheit und ermöglicht es Haushalten und Unternehmen, ihre Entscheidungen anzupassen, ohne von abrupten Preissprüngen überrascht zu werden (Aldy 2017). Gerade bei langlebigen Investitionen – etwa bei Heizsystemen oder Fahrzeugen – ist diese Vorhersehbarkeit zentral. Expert/-innen empfehlen Erhöhungspfade, weil die Abgabe sowohl zum Zeitpunkt der Erhöhung als auch bereits durch antizipierte Preissteigerungen verstärkt auf das Verhalten wirken kann.
- *Kopplung an Zielerreichung*: Der Abgabebetrag kann erhöht werden, wenn Klima- oder Energieziele nicht erreicht werden. Im Gegenzug kann die Abgabe stabilisiert werden, wenn die Ziele erreicht sind (Hafstead und Williams 2020). Dieser Automatismus erlaubt es, dynamisch auf tatsächliche Entwicklungen in Bezug zur Zielerreichung zu reagieren und damit explizit den Lenkungscharakter der Abgabe beizubehalten. Die Kopplung setzt jedoch die Verfügbarkeit klar definierter und messbarer Ziele voraus.
- *Kopplung an Indexierung*: Ähnlich wie bei der Kopplung an eine Zielerreichung kann der Verlauf einer Abgabe zum Beispiel auch an den Energiepreis oder an Indikatoren für sektorale Transformation (z.B. Anteil Elektromobilität am Gesamtverkehr) gebunden werden.
- *Begrenzung der Laufzeit (sunset clause):* Die Laufzeit der Abgabe kann an einen bestimmten Zeitrahmen oder eine Zielerreichung gebunden werden. Der Vorteil einer solchen Begrenzung liegt darin, dass der übergeordnete politische Zweck der Abgabe betont wird. Allerdings besteht das Risiko, dass Zielgruppen strategisch agieren und das Ende der Abgabe abwarten, beispielsweise um Investitionen zu tätigen (Directory 2026)

Unsere Forschung zeigt, dass es insbesondere kritischen Bürger/-innen wichtig ist, dass regelmässig geprüft wird, ob eine Lenkungsabgabe ihre Ziele erreicht. Regelmässige Evaluation von Lenkungsabgaben wird befürwortet (Prinzing, Hänggli, u. a. 2026). Wenn der Lenkungszweck erreicht ist, sollen sie aufgehoben werden. Die befragten Expert/-innen betonen zudem, dass eine zu frühe Aufhebung problematisch sein kann, da sie Fehlanreize setzt und die Planungssicherheit untergräbt.

Fazit für die Umsetzung

Wer eine Lenkungsabgabe einführen möchte, muss vor allem drei grundlegende Gestaltungsfragen klären und Vor- und Nachteile abwägen:

Objekt der Abgabe

Ob die Abgabe auf Brennstoffe, Treibstoffe oder Flugverkehr erhoben wird, ist für die Wahrnehmung der Fairness weniger entscheidend als häufig angenommen. Ausschlaggebend sind vielmehr Eigenschaften des betroffenen Sektors, insbesondere die Vermeidbarkeit der Emissionen, die Notwendigkeit des betroffenen Verhaltens sowie die Sichtbarkeit der Kosten. Politisch besonders sensibel sind deshalb Sektoren mit hoher Alltagsrelevanz und geringen Ausweichmöglichkeiten.

Höhe der Abgabe

Die Abgabehöhe wirkt auf die Wahrnehmung in der Bevölkerung nicht linear oder isoliert. Eine positive Beurteilung hängt daher weniger von der absoluten Höhe der Abgabe ab als davon, ob diese als wirksam, angemessen und in einen verständlichen politischen Kontext eingebettet wahrgenommen wird.

Zeitliche Entwicklung der Abgabe

Eine wirksame Lenkungsabgabe muss hoch angesetzt oder durch einen glaubwürdig kommunizierten, transparenten Erhöhungspfad ergänzt werden. Idealerweise wird der Erhöhungspfad an die Zielerreichung der Klima- und Energiepolitik gekoppelt. Behörden sollten zudem sicherstellen, dass die Wirkung der Abgabe sichtbar wird, und zusätzliche Belastungen bei einer Erhöhung plausibel begründen. Regelmässige Wirkungsüberprüfungen werden von der Bevölkerung befürwortet.



Einschätzung der wirtschaftlichen Auswirkungen

Die Auswirkungen von Lenkungsabgaben auf die Wirtschaft sind ein zentrales Element, das bei der Entwicklung und möglichen Einführung einer Lenkungsabgabe beleuchtet werden muss. Die Thematik war jedoch nicht Teil des Forschungsprojekts. Einige allgemeine Erkenntnisse aus den Expertengesprächen und der Literatur sollen den Einstieg in eine vertiefte Auseinandersetzung anregen.

Lenkungsabgaben dienen nicht nur dazu, das Konsum- und das Investitionsverhalten der Bevölkerung zu beeinflussen. Sie sollen auch wirtschaftliche Veränderungsprozesse anstossen. Besonders emissions- oder energieintensive Branchen, wie zum Beispiel Industrie mit Hochtemperaturprozessen sind davon stärker betroffen. Wirtschaftlich positive Wirkung können Abgaben dort entfalten, wo sie gezielt Investitionen in erwünschte Transformation auslösen (z. B. steigende Sanierungsrate bei Gebäuden, Nutzung alternativer Baustoffe, Nutzung nachhaltiger Treibstoffe, Umstieg auf Elektromobilität).

Für die von Abgaben betroffenen Unternehmen bedeuten Lenkungsabgaben, dass entweder die Nachfrage reduziert oder die Produktion bzw. Dienstleistung verteuert wird. Die Wettbewerbsfähigkeit kann darunter leiden. Dieser Effekt wird in politischen Debatten oft als zentrales Argument gegen Abgaben angeführt. Wie stark welche Sektoren und Unternehmen von einer Abgabe betroffen sind, hängt unter anderem von folgenden Faktoren ab:

- *Verfügbarkeit von Alternativen:* Ähnlich wie bei der Bevölkerung können vorhandene Alternativen (z.B. Technologien) auch bei der Industrie eine Verhaltensänderung und damit die Akzeptanz von Abgaben begünstigen. Entscheidend dabei ist oft auch die Dauer der Investitionszyklen, die je nach Sektor und Technologie variieren und massgeblich bestimmen, wie schnell Unternehmen reagieren können. Daher sollte bei einer

Einführung geprüft werden, inwieweit bereits marktreife Alternativen bestehen und ob diese auch aus finanzieller Sicht vergleichbar sind.

- *Mögliche Wettbewerbsnachteile*: Unternehmen und Sektoren, welche stark mit dem Ausland konkurrenzieren, können im Vergleich zu binnenorientierten Sektoren/Unternehmen stärker von Wettbewerbsnachteilen betroffen sein. Bei starkem Wettbewerbsdruck fällt es jedoch ausland- wie binnenorientierten Unternehmen schwer, die zusätzlichen Kosten weiterzugeben.
- *Marktentwicklung*: In einzelnen Sektoren können externe Faktoren wie Energiekrisen, volatile Rohstoffpreise oder gestörte Lieferketten die wirtschaftliche Lage eines Unternehmens stark beeinflussen. In solchen Situationen kann eine zusätzliche Abgabe die Anpassungsfähigkeit einschränken. Für die Beurteilung der wirtschaftlichen Auswirkungen einer Lenkungsabgabe ist es daher sinnvoll zu prüfen, ob im Markt generell Spielräume für Anpassungen bestehen.

Gleichzeitig zeigen verschiedene Studien, dass Lenkungsabgaben Innovationen auslösen können, ressourceneffizientes Arbeiten fördern und letztlich die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen stärken:

- Höhere Abgaben auf klimaschädliche Aktivitäten (z. B. hoher Energieverbrauch oder CO_2-Ausstoss) motivieren Unternehmen, effizienter zu arbeiten und neue Technologien zu entwickeln, um Kosten zu sparen. Wie eine modellbasierte Studie zeigt, fliessen dadurch Investitionen stärker in Innovationen, was die Wirtschaft wettbewerbsfähiger macht, besonders dann, wenn der Staat die Einnahmen sinnvoll zurückverteilt. In der Schweiz wäre dies gemäss Autoren in Form einer Senkung der Kapitalsteuern besonders wirksam. So kann die Gesamtwirtschaft trotz neuer Steuern stärker wachsen als bisher (Karydas und Zhang 2019).

Fazit für die Umsetzung

Bei der Einführung einer Lenkungsabgabe sollte die Auswirkung auf die betroffenen Branchen und Unternehmen auf kantonaler oder kommunaler Ebene geprüft werden.

| Begrenzte Eignung für international exponierte Branchen

Für stark international ausgerichtete und energieintensive Branchen sind Lenkungsabgaben nicht immer geeignet. Insbesondere dann, wenn in anderen Ländern keine vergleichbaren Regulierungen bestehen, können höhere Energie- oder CO_2-Kosten zu Wettbewerbsnachteilen führen. In solchen Fällen können Ausnahmen oder alternative Instrumente sinnvoll sein.

| Zielgerichteter Einsatz

Lenkungsabgaben eignen sich insbesondere dort, wo Unternehmen über realistische Anpassungsmöglichkeiten in Produktion oder Preisgestaltung verfügen und wo zusätzliche lokale Investitionen angestossen werden können.

| Lenkungsabgaben als Auslöser von Innovationen

Lenkungsabgaben können Unternehmen dazu bringen, mehr Mittel in Innovationen und effizientere Abläufe zu investieren, um die Belastung so zu senken.



Einschätzung der Fairness

Als wie «fair» eine Lenkungsabgabe wahrgenommen wird, hängt in erster Linie von der Einschätzung der damit verbundenen finanziellen Belastung der Haushalte ab. Haushalte mit tieferen Einkommen sind oft stärker betroffen, da sie einen vergleichsweisen grösseren Teil ihres Einkommens beispielsweise für Energie, Mobilität oder Wohnen ausgeben müssen. Rückverteilungen gelten in der Literatur als wirkungsvolles Instrument, um soziale Auswirkungen zu glätten und die wahrgenommene Fairness einer Abgabe in der Gesellschaft zu erhöhen.

Rückverteilungen und relative Fairness

Unsere Ergebnisse zeigen, Bürger/-innen beurteilen die Fairness einer Abgabe primär im Vergleich mit anderen Betroffenen. Es zeigt sich, dass sowohl das Gefühl, benachteiligt zu sein, als auch das Gefühl, gegenüber anderen Personen oder Haushalten bessergestellt zu sein, die wahrgenommene Fairness verringern (Prinzing, Balthasar, u. a. 2026). Mit anderen Worten: Auch Personen, die von einer Rückverteilung profitieren, bewerten eine Abgabe nicht automatisch als fair, wenn sie sich im Vergleich zu anderen ungleich behandelt fühlen.

Für die Wahrnehmung der sozialen Verträglichkeit einer Lenkungsabgabe ist es zentral, dass Bürger/-innen tatsächlich Möglichkeiten haben, auf die Abgabe zu reagieren. Wird eine Belastung als unvermeidbar wahrgenommen, wird sie eher als unfair beurteilt, selbst wenn sie finanziell kompensiert wird (Prinzing, Hänggli, u. a. 2026). Soziale Verträglichkeit bedeutet aus Sicht der Bevölkerung daher nicht nur finanzielle Entlastung, sondern auch, dass Handlungsspielräume bestehen und unterschiedliche Ausgangslagen angemessen berücksichtigt werden.

Unterschiedliche Fairnesslogiken bei Kosten und Rückverteilungen

Unsere Forschung zeigt, dass Bürger/-innen unterschiedliche Fairnesslogiken anwenden, je nachdem, ob sie die Kosten einer Abgabe oder deren Rückverteilung beurteilen (Prinzing 2026). Bei den *Kosten* wird eine Ausgestaltung bevorzugt, welche dem Verursacherprinzip folgt. Als fair gilt, wenn Verursacher hoher Emissionen stärker belastet werden. Bei der *Rückverteilung* besteht ein Spannungsfeld: Wichtig ist sowohl der Schutz vulnerabler Gruppen als auch das Einhalten der Verursachergerechtigkeit. Nur eine Minderheit bevorzugt eine gleichmässige Rückverteilung der Einnahmen an, etwa in der Form wie sie bei der heutigen CO_2-Abgabe durchgeführt wird. und gezielter Kompensation als fairer (Prinzing 2026)

Ausweichmöglichkeiten steigern Fairness

Unsere Forschung zeigt, dass das Fairnessproblem in erster Linie in fehlenden Ausweichmöglichkeiten gesehen wird. Bürger/-innen empfinden eine Abgabe dann als besonders unfair, wenn Haushalte, die kurzfristig kaum auf emissionsärmere Alternativen umstellen können, davon betroffen sind – unabhängig davon, ob sie später finanziell kompensiert werden. Rückverteilungen adressieren somit aus Sicht der Bevölkerung häufig das eigentliche Fairnessproblem von Lenkungsabgaben nicht. Rückverteilung bei fehlenden Ausweichmöglichkeiten wird als spätere Korrektur einer als unfair empfundenen Belastung gesehen und daher kritisch beurteilt (Prinzing, Hänggli, u. a. 2026).

Höhere Zustimmung entsteht hingegen dort, wo die Ausgestaltung der Abgabe selbst Handlungsspielräume eröffnet. Rückverteilungen können unterstützend wirken, wenn sie es Bürger/-innen ermöglichen, ihr Verhalten anzupassen und die Abgabe zu vermeiden. Ein Beispiel dafür ist eine Treibstoffabgabe, bei gleichzeitiger Förderung des öffentlichen Verkehrs. Entscheidend ist somit die wahrgenommene Fähigkeit, auf die Preissignale reagieren zu können (Kalkuhl u. a. 2026).

Rückverteilungen im politischen Kontext

Die Wirkung von Rückverteilungen auf die Beurteilung einer Abgabe wird durch den politischen Kontext beeinflusst (Prinzing, Schaffer, u. a. 2026). Bürger/-innen beurteilen neue Massnahmen immer im Vergleich zu bestehenden Regelungen und eigenen Erfahrungen. Bekannte Massnahmen und etablierte Rückverteilungsmechanismen dienen bei der Fairnessbewertung als Referenzpunkte. Neue Abgaben werden nicht nach ihren Eigenschaften allein beurteilt, sondern immer im Vergleich zum Status quo. Dies kann Reformen erschweren. Unsere Befunde zeigen, dass solche Effekte je nach politischer Einstellung unterschiedlich wirken. Linksgerichtete Bürger/-innen sind eher bereit, ambitionierte Abgaben zu unterstützen, wenn diese als Weiterentwicklung bestehender Abgaben erscheinen. Rechtsgerichtete Bürger/-innen hingegen tendieren stärker dazu, eine Ausweitung bestehender umweltpolitischer Abgaben abzulehnen, insbesondere dann, wenn diese als zusätzlicher Eingriff wahrgenommen wird (Prinzing, Schaffer, u. a. 2026).

Fazit für die Umsetzung

Rückverteilungen können die wahrgenommene Fairness von Lenkungsabgaben stärken. Damit dies gelingt, sind jedoch verschiedene Punkte zu beachten.

Horizontale Fairness sichtbar machen

Rückverteilungen sollten so gestaltet werden, dass Unterschiede zwischen vergleichbaren Haushalten möglichst gering und nachvollziehbar sind. Einfache und transparente Regeln sind dabei wichtig.

Einnahmen gezielt für Handlungsmöglichkeiten einsetzen

Ein Teil der Mittel sollte systematisch so rückverteilt werden, dass Ausweich- und Anpassungsmöglichkeiten gefördert und geschaffen werden. Dies adressiert zentrale Fairnessbedenken der Bürger/-innen direkter als reine Geldtransfers. Dabei ist eine Kombination aus pauschaler Rückverteilung und sichtbaren Umweltinvestitionen (Zweckbindung) besonders geeignet, um Fairness- und Effektivitätswahrnehmungen zu stärken.

Anschlussfähigkeit an bestehende Politiken sicherstellen

Neue Abgaben werden im Kontext von bekannten Instrumenten und bestehenden Rückverteilungssystemen beurteilt. Der blosse Hinweis auf bereits existierende Lenkungsabgaben (z. B. die CO_2-Abgabe) erhöht die Akzeptanz jedoch nicht automatisch. Je nach politischer Grundhaltung fällt die Bewertung unterschiedlich aus. Eine zielgruppenspezifische Kommunikation (vgl. nachfolgendes Kapitel) ist daher entscheidend.



Einführung und Kommunikation

Die wahrgenommene Fairness einer Lenkungsabgabe und ihre politische Akzeptanz hängen nicht nur von ihrem Inhalt und ihrer Ausgestaltung ab. Wichtig ist auch, wie ihre Wirkungen sowie die Gründe für ihre Einführung oder Anpassung vermittelt werden. Eine zielgruppenspezifische und auf einzelne Ausgestaltungselemente bezogene Kommunikation ist wichtig. Gleichzeitig kann die Kommunikation die wahrgenommene Fairness einer Lenkungsabgabe nur beschränkt beeinflussen.

Kommunikation im politischen Kontext

Lenkungsabgaben werden von Bürger/-innen nicht isoliert, sondern im Vergleich zu bestehenden Regelungen beurteilt (Prinzing, Schaffer, u. a. 2026). Der Einfluss des Status quo auf die Bewertung neuer klimapolitischer Massnahmen ist jedoch je nach politischer Grundhaltung unterschiedlich ausgeprägt. Während politisch eher links orientierte Personen bestehende Lenkungsabgaben als Ausgangspunkt für eine ambitioniertere Klimapolitik sehen, stehen politisch eher rechts orientierte Personen diesen oft kritisch gegenüber oder befürworten deren Rückbau (Prinzing, Schaffer, u. a. 2026). Dies gilt es bei der Kommunikation zu berücksichtigen.

Auch Begriffe beeinflussen die Akzeptanz stark. Der Begriff «Lenkungsabgabe» wird teilweise als bevormundend wahrgenommen oder ist sogar negativ konnotiert (Brannl und Persson 2012, Baranzini und Carattini 2017). Verschiedene Autor/-innen und auch die befragten Experten empfehlen daher, eher von «verursachergerechten Abgaben» zu sprechen und den Fokus auf die Wirkungsziele im Sinne eines Beitrages an den Klimaschutz, statt auf die Lenkungsfunktion zu legen (Baranzini und Carattini 2017).

Fairnesswahrnehmung durch differenzierte Kommunikation steigern

Fairnesswahrnehmungen sind generell politisch und normativ geprägt (Alesina u. a. 2012). Unterschiedliche Bevölkerungsgruppen gewichten Aspekte wie soziale Gerechtigkeit, staatliche Eingriffe oder die individuelle Belastung unterschiedlich. Unsere Ergebnisse zeigen, politisch eher rechtsorientierte Personen plädieren stärker für Eigenverantwortung und Verursachergerechtigkeit, während politisch eher links orientierte Personen soziale Ungleichheiten und strukturelle Benachteiligungen stärker betonen (Prinzing 2026). Eine differenzierte Ansprache kann helfen, bestehende Vorbehalte gezielt anzugehen.

Bürger/-innen beurteilen die Fairness einer Lenkungsabgabe nicht primär auf der Grundlage ihrer persönlichen Betroffenheit sondern im Vergleich mit der Betroffenheit anderer (Prinzing, Balthasar, u. a. 2026). Für die Kommunikation bedeutet dies, dass Verteilungswirkungen möglichst konkret und nachvollziehbar dargestellt werden sollten. Anschauliche Beispiele sind hilfreich, Angaben wie «120 CHF pro Tonne CO_2» gelten als zu abstrakt und die Rückverteilung über die Krankenkassen wird kaum wahrgenommen. Wichtig ist zu zeigen, was die Abgabe konkret im Alltag bedeutet – etwa pro Haushalt, pro Liter Heizöl oder pro Wohnung. Sichtbare Unterschiede zwischen vergleichbaren Gruppen – etwa zwischen Stadt und Land oder zwischen Mietenden und Eigentümern – müssen anschaulich erklärt werden (Prinzing, Balthasar, u. a. 2026).

Bürger/-innen beurteilen die Kosten einer Lenkungsabgabe und deren Rückverteilung anhand unterschiedlicher Fairnesslogiken (Prinzing 2026). Dies sollte in der Kommunikation berücksichtigt werden. Bei der Darstellung der Kosten sollten Stichworte, wie Verursachergerechtigkeit und sozialer Schutz hervorgehoben werden. Bei der Kommunikation über die Rückverteilung sollte darauf geachtet werden, dass das Prinzip der Verursachergerechtigkeit der Massnahme betont wird (Prinzing 2026).

Fairnesswahrnehmung durch Wirkungsbezug steigern

Über alle Befunde hinweg zeigt sich, dass die Wahrnehmung der Fairness einer Abgabe massgeblich von der Klarheit ihrer Zielsetzung abhängt. Bürger/-innen unterstützen Lenkungsabgaben eher, wenn sie als wirksames und konsistentes Instrument zur Emissionsreduktion verstanden werden. Die Fairnessbeurteilung folgt also teilweise auch aus der wahrgenommenen Wirksamkeit. Für die Praxis bedeutet dies, dass die Effektivität von Lenkungsabgaben nicht nur technisch sichergestellt, sondern auch aktiv kommuniziert werden muss (Prinzing 2026; Prinzing, Hänggli, u. a. 2026).

Fazit für die Umsetzung

Die Kommunikation von Lenkungsabgaben ist ein wichtiges Element für ihre politische Umsetzbarkeit. Gleichzeitig ist Kommunikation kein Allerheilmittel und ihr Einfluss auf die Wahrnehmung der Fairness ist beschränkt.

Begriffe bewusst wählen

Begriffe können die politische Beurteilung beeinflussen. Der Begriff «Lenkungsabgabe» wird teilweise als bevormundend empfunden. Kommunikation, die von «verursachergerechten Abgaben» spricht und den Fokus auf die Wirkungsziele im Sinne eines Beitrages an den Klimaschutz legt, wird positiver wahrgenommen.

Zielgruppenspezifisch kommunizieren

Ob eine Lenkungsabgabe als fair wahrgenommen wird, hängt stark von der politischen und normativen Orientierung ab. Kommunikationsstrategien sollten deshalb unterschiedliche Perspektiven gezielt ansprechen und beispielsweise auf das Argument des sozialen Ausgleichs oder auf Argumente im Zusammenhang mit der Reduktion der individuellen Belastung oder der Vermeidung anderer staatlicher Eingriffe eingehen.

Verteilungswirkungen konkret machen

Abstrakte Angaben sind zu vermeiden, Alltagsbezüge erhöhen Verständlichkeit und Akzeptanz. Entscheidend ist, deutlich zu machen, was die Abgabe konkret im Alltag bedeutet, etwa je Haushalt, je Liter Heizöl oder je Wohnung. Wahrnehmbare Belastungsunterschiede zwischen vergleichbaren Gruppen, etwa zwischen Stadt und Land oder zwischen Mietenden und Eigentümer/-innen, müssen verständlich erklärt werden.

Kosten und Rückverteilung unterschiedlich kommunizieren

Die Kommunikation sollte klar zwischen Kosten- und Rückverteilungslogik unterscheiden. Bei der Kommunikation der Kosten sollte der Fokus auf der Effektivität der Lenkungsabgabe und dem Schutz von vulnerablen Gruppen liegen. Bei der Kommunikation der Rückverteilung sollte die damit erzielte Umweltwirkung im Vordergrund stehen.

Ziele und Wirkung in den Vordergrund stellen

Die Einschätzung der Fairness steigt, wenn der ökologische Zweck der Abgabe klar, konsistent und glaubwürdig kommuniziert wird. Es muss auch deutlich werden, dass die Rückverteilungen und weitere Elemente diese Ziele unterstützt und keine anderen Zwecke verfolgt.



Einnahmenverwendung

Die Verwendung der Einnahmen aus einer Lenkungsabgabe stellt eine für die Fairnesswahrnehmung wichtige Gestaltungsdimension dar. Sie kann die Lenkungswirkung unterstützen, die politische Einbettung stärken und soziale sowie wirtschaftliche Belastungen abfedern. Allerdings gilt es, rechtliche Vorgaben zu berücksichtigen. So darf die Verwendung der Einnahmen den primären Zweck einer Lenkungsabgabe, nämlich die Verhaltenslenkung üb er Preissignale, weder ersetzen noch überlagern.

Funktion der Einnahmeverwendung

Aus rechtlicher Sicht müssen Lenkungsabgaben ihre Wirkung primär über den Preisanreiz erreichen. Wird der Abgabeertrag überwiegend zur Finanzierung staatlicher Aufgaben eingesetzt oder verliert der Lenkungszweck an Bedeutung wird die Abgabe juristisch zu einer Steuer. Für die Praxis bedeutet dies, dass die Verwendung der Einnahmen sorgfältig ausgestaltet und klar auf das Ziel der Politik bezogen sein muss.

Die Wahrnehmung der Fairness einer Lenkungsabgabe stellt die gleichen Anforderungen an die Massnahmen: Auch für die Wahrnehmung ist es wichtig, dass die Einnahmen aus

der Abgabe dazu verwendet werden, die Erreichung der klimapolitischen Ziele der Massnahme zu unterstützen (Kallbekken und Aasen 2010).

Systematik der Einnahmenverwendung

Grundsätzlich lassen sich drei Formen der Verwendung von Einnahmen unterscheiden:

- *Rückverteilung:* Die Einnahmen werden ganz oder teilweise an Haushalte und Unternehmen zurückgeführt, etwa pauschal pro Kopf oder proportional zu bestimmten Kriterien. Rückverteilungen können unerwünschte finanzielle Verteilungswirkungen mindern und die Wahrnehmung von Lenkungsabgaben positiv beeinflussen. Die rechtliche Literatur weist explizit darauf hin, dass eine Rückverteilung nicht egalitär sein muss. Es ist auch möglich, dass gewisse Gruppen stärker und andere weniger stark davon profitieren (Kappeler 2000).
- *Zweckbindung:* Die Einnahmen fliessen in Massnahmen, die das gleiche umweltpolitische Ziel unterstützen, etwa Ausbau der erneuerbaren Energien, Förderprogramme zur Gebäudesanierung oder den öffentlichen Verkehr. Voraussetzung ist ein enger sachlicher Zusammenhang zum Abgabezweck. Aus rechtlicher Sicht kann die Zweckbindung jedoch lediglich eine unterstützende Funktion erfüllen. Die Abgabe muss alleine durch ihren Verteuerungscharakter die notwendige Effektivität hervorrufen (Kappeler 2000).
- *Kombinierte Modelle:* In der Praxis sind Mischformen verbreitet, bei denen ein Teil der Einnahmen pauschal rückverteilt wird, während ein anderer Teil gezielt für die Förderung umweltfreundlicher Alternativen eingesetzt wird.

Wahrnehmung von Rückverteilung und Zweckbindung

Die Forschung zeigt, dass die Zweckbindung einen erheblichen Einfluss auf die Wahrnehmung und Beurteilung von Abgaben hat (Maestre-Andrés u. a. 2019). Insbesondere erhöht sie die wahrgenommene Effektivität und die Legitimität einer Lenkungsabgabe, wenn die Verwendung der Mittel klar mit dem klimapolitischen Ziel verknüpft wird (Kallbekken und Aasen 2010; Cashore 2026). Die Zweckbindung dient damit als interpretativer Rahmen, der hervorhebt, dass die Abgabe nicht in erster Linie eine finanzielle Belastung, sondern ein zielgerichtetes Instrument der Klimapolitik ist.

Unsere Ergebnisse legen nahe, dass die Wahl einer geeigneten Zweckbindung auch die Fairnesswahrnehmung von politisch sensibleren Abgaben – insbesondere im Verkehrsbereich – erhöhen kann (Prinzing, Schaffer, u. a. 2026). Durch eine glaubwürdige und transparente Zweckbindung lassen sie sich politisch besser legitimieren (Prinzing, Schaffer, u. a. 2026). Die Zweckbindung verändert die Interpretation der Kosten und damit die wahrgenommene Fairness.

Schliesslich ist die Interpretation von Zweckbindungen eng mit der Frage der Wahlfreiheit verknüpft (Prinzing, Hänggli, u. a. 2026; Cavaillé 2023). Zweckbindungen werden dann positiv wahrgenommen, wenn die eingenommenen Abgaben zur Erweiterung individueller

Handlungsmöglichkeiten eingesetzt werden. Dies bedeutet, dass die Mittelverwendung so gestaltet werden sollte, dass sie Anpassungsoptionen unterstützt (z. B. durch Investitionen in Alternativen oder Infrastruktur).

Fazit für die Umsetzung

Die Verwendung der Einnahmen kann ein wichtiger Hebel sein, um die Wahrnehmung der Fairness von Lenkungsabgaben positiv zu beeinflussen.

Zweckbindung als Element zur Unterstützung der Zielsetzung

Aus juristischer Perspektive muss eine Lenkungsabgabe ihre Wirkung primär über den Preis entfalten. Zweckbindungen sind nur eingeschränkt möglich und müssen diese Wirkung ergänzen sowie eng am klimapolitischen Ziel ausgerichtet sein.

Zweckbindung als Mittel zur Erhöhung der Legitimität

Eine glaubwürdige Zweckbindung stärkt die wahrgenommene Effektivität und Fairness. In diesem Fall wird die Verwendung der Einnahmen als Teil einer kohärenten Klimapolitik interpretiert. Gerade bei Abgaben, die stark in der öffentlichen Wahrnehmung stehen, beispielsweise im Verkehrsbereich, kann eine nachvollziehbare Zweckbindung Widerstände reduzieren, indem sie aufzeigt, dass die eingenommenen Mittel die Zielerreichung zusätzlich zur Lenkungswirkung der Abgabe unterstützen.

Zweckbindung als Stärkung der Handlungsoptionen

Zweckbindungen entfalten ihre positive Wirkung auf die Fairnesswahrnehmung von Lenkungsabgaben vor allem dann, wenn sie dazu beitragen, dass die Bürger/-innen Möglichkeiten erhalten, die Belastung durch die Lenkungsabgabe zu umgehen (z. B. durch Investitionen in Alternativen oder Infrastruktur). Die durch eine Lenkungsabgabe eingenommenen Mittel sollten daher primär dafür verwendet werden, solche Möglichkeiten zu fördern.

Anhang

Literaturverzeichnis

Aldy, Joseph E. 2017. „The political economy of carbon pricing policy design“. *Harvard Project on Climate Agreements* 17 (7).

Alesina, Alberto, Guido Cozzi, und Noemi Mantovan. 2012. „The Evolution of Ideology, Fairness and Redistribution“. *The Economic Journal* 122 (565): 1244–61. https://doi.org/10.1111/j.1468-0297.2012.02541.x.

Balthasar, Andreas, und David Walker. 2015. *Lenkungsabgaben alleine genügen nicht*. Mai 22. https://dievolkswirtschaft.ch/de/2015/05/lenkungsabgaben-alleine-genuegen-nicht/.

Baranzini, Andrea, und Stefano Carattini. 2017. „Effectiveness, Earmarking and Labeling: Testing the Acceptability of Carbon Taxes with Survey Data“. *Environmental Economics and Policy Studies* 19 (1): 197–227. https://doi.org/10.1007/s10018-016-0144-7.

Beiser-McGrath, Liam F., und Thomas Bernauer. 2019. „Could revenue recycling make effective carbon taxation politically feasible?“ *Science Advances* 5 (9): eaax3323. https://doi.org/10.1126/sciadv.aax3323.

Beiser-McGrath, Liam F., und Thomas Bernauer. 2024. „How Do Pocketbook and Distributional Concerns Affect Citizens' Preferences for Carbon Taxation?“ *The Journal of Politics* 86 (2): 551–64. https://doi.org/10.1086/727594.

Bergquist, Magnus, Andreas Nilsson, Niklas Harring, und Sverker C. Jagers. 2022. „Meta-Analyses of Fifteen Determinants of Public Opinion about Climate Change Taxes and Laws“. *Nature Climate Change* 12 (3): 3. https://doi.org/10.1038/s41558-022-01297-6.

Börjesson, Maria, Jonas Eliasson, Muriel B. Hugosson, und Karin Brundell-Freij. 2012. „The Stockholm congestion charges—5 years on. Effects, acceptability and lessons learnt“. *Transport Policy*, URBAN TRANSPORT INITIATIVES, Bd. 20 (März): 1–12. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.11.001.

Bosshardt, Lorenz, Michael Hermann, und Bruno Wüest. 2020. *Grundlagenstudie Flugticketabgabe Schweiz*. Sotomo.

Brannlund, Runar, und Lars Persson. 2012. „To tax, or not to tax: preferences for climate policy attributes“. *Climate Policy* 12 (6): 704–21. https://doi.org/10.1080/14693062.2012.675732.

Büchs, Milena, und Giulio Mattioli. 2024. „How socially just are taxes on air travel and 'frequent flyer levies'?“ *Journal of Sustainable Tourism* 32 (1): 62–84. https://doi.org/10.1080/09669582.2022.2115050.

Carattini, Stefano, Ian Fletcher, Chad W. Kendall, Michael K. Price, und Arthur Vu. 2025. „Experiencing Carbon Pricing“. Working Paper Nr. 34559. Working Paper Series. National Bureau of Economic Research, Dezember. https://doi.org/10.3386/w34559.

Cashore, Benjamin. 2026. *The Environmental Policy Paradox: Why Sustainability Governance is Failing our Planet and What to Do About It*. Under Review.

Cavaillé, Charlotte. 2023. *Fair Enough?: Support for Redistribution in the Age of Inequality*. Cambridge University Press.

Cherry, Todd L., Steffen Kallbekken, und Stephan Kroll. 2014. „The Impact of Trial Runs on the Acceptability of Environmental Taxes: Experimental Evidence". *Resource and Energy Economics* 38 (November): 84–95. https://doi.org/10.1016/j.reseneeco.2014.06.005.

Directory, Sustainability. 2026. „How Does a Sunset Clause in Carbon Legislation Affect Investment Decisions? → Learn". ESG → Sustainability Directory. https://esg.sustainability-directory.com/learn/how-does-a-sunset-clause-in-carbon-legislation-affect-investment-decisions/.

Farrell, Niall. 2017. „What Factors Drive Inequalities in Carbon Tax Incidence? Decomposing Socioeconomic Inequalities in Carbon Tax Incidence in Ireland". *Ecological Economics* 142 (Dezember): 31–45. https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2017.04.004.

gfs.bern. 2021. *VOX-Analyse Juni 2021. Nachbefragung und Analyse zur eidgenössischen Volksabstimmung vom 13. Juni 2021*. Analysebericht. Gfs. bern.

Hafstead, Marc A. C., und Roberton C. Williams III. 2020. „Designing and Evaluating a U.S. Carbon Tax Adjustment Mechanism to Reduce Emissions Uncertainty". *Review of Environmental Economics and Policy* 14 (1): 95–113. https://doi.org/10.1093/reep/rez018.

Hartmann, Patrick, Aitor Marcos, und Jose M. Barrutia. 2023. „Carbon Tax Salience Counteracts Price Effects through Moral Licensing". *Global Environmental Change* 78 (Januar): 102635. https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2023.102635.

Kalkuhl, Matthias, Maximilian Kellner, Andreas Peichl, Karolina Rütten, und Lisa Windsteiger. 2026. „Preferences and Willingness to Pay for Climate Policy Mixes". SSRN Scholarly Paper Nr. 6167946. Social Science Research Network, Februar 2. https://doi.org/10.2139/ssrn.6167946.

Kallbekken, Steffen, und Marianne Aasen. 2010. „The Demand for Earmarking: Results from a Focus Group Study". *Ecological Economics*, Special Section - Payments for Ecosystem Services: From Local to Global, Bd. 69 (11): 2183–90. https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2010.06.003.

Kappeler, Thomas. 2000. *Verfassungsrechtliche Rahmenbedingungen umweltpolitisch motivierter Lenkungsabgaben*. Bd. 16. Schulthess.

Karydas, Christos, und Lin Zhang. 2019. „Green Tax Reform, Endogenous Innovation and the Growth Dividend". *Journal of Environmental Economics and Management*, SURED 2016: Dynamic and strategic aspects of environmental economics, Bd. 97 (September): 158–81. https://doi.org/10.1016/j.jeem.2017.09.005.

Landis, Florian. 2019. „Cost Distribution and Equity of Climate Policy in Switzerland". *Swiss Journal of Economics and Statistics* 155 (1): 11. https://doi.org/10.1186/s41937-019-0038-2.

Landis, Florian, Sebastian Rausch, und Mirjam Kosch. 2018. „Differentiated Carbon Prices and the Economic Cost of Decarbonization“. *Environmental and Resource Economics* 70 (2): 483–516. https://doi.org/10.1007/s10640-017-0130-y.

Leimbacher, Jörg. 2008. *Rechtliche Überlegungen: Elektrizitätsabgabe im Kanton Bern*. Zuhanden des Amtes für Umweltkoordination und Energie der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern.

Levi, Sebastian. 2021. „Why Hate Carbon Taxes? Machine Learning Evidence on the Roles of Personal Responsibility, Trust, Revenue Recycling, and Other Factors across 23 European Countries“. *Energy Research & Social Science* 73 (März): 101883. https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101883.

Levis, Alessio, und E. Keith Smith. 2024. „Trust in Implementing Institutions, Ecological Behavior and Decentralized Environmental Governance: The Case of Switzerland“. *Swiss Political Science Review* 30 (4): 357–84. https://doi.org/10.1111/spsr.12625.

Maestre-Andrés, Sara, Stefan Drews, und Jeroen van den Bergh. 2019. „Perceived fairness and public acceptability of carbon pricing: a review of the literature“. *Climate Policy* 19 (9): 1186–204. https://doi.org/10.1080/14693062.2019.1639490.

Metcalf, Gilbert E. 2021. „Carbon Taxes in Theory and Practice“. *Annual Review of Resource Economics* 13 (1): 245–65. https://doi.org/10.1146/annurev-resource-102519-113630.

Mildenberger, Matto, Erick Lachapelle, Kathryn Harrison, und Isabelle Stadelmann-Steffen. 2022. „Limited Impacts of Carbon Tax Rebate Programmes on Public Support for Carbon Pricing“. *Nature Climate Change* 12 (2): 141–47. https://doi.org/10.1038/s41558-021-01268-3.

Müller, Georg, und Stefan Vogel. 2018. *Rechtsgutachten betreffend die Kompetenz der Kantone zur Erhebung von Lenkungs- und/oder Förderabgaben auf fossilen Energieträgern*. Erlinsbach/Volketswil.

Pizzo, Alice, Christina Gravert, Jan M. Bauer, und Lucia A. Reisch. 2024. *Carbon Taxes Crowd out Climate Concern : Experimental Evidence from Sustainable Consumer Choices*. CEBI Working Paper Series : Working Paper. Copenhagen : CEBI, Department of Economics, University of Copenhagen.

Povitkina, Marina, Sverker Carlsson Jagers, Simon Matti, und Johan Martinsson. 2021. „Why are carbon taxes unfair? Disentangling public perceptions of fairness“. *Global Environmental Change* 70 (September): 102356. https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2021.102356.

Prinzing, Oliver. 2026. „Fairness Across Policy Stages: How Citizens Evaluate Costs and Redistributions in Carbon Taxation“. Preprint, University Lucerne.

Prinzing, Oliver, Andreas Balthasar, Aline Hänggli, und Amadea Tschannen. 2026. „Difficult to Be Fair. Inequality Aversion to Carbon Taxation“. SSRN Scholarly Paper Nr. 6238042. Social Science Research Network, Februar 14. https://doi.org/10.2139/ssrn.6238042.

Prinzing, Oliver, Aline Hänggli, Isabelle Stadelmann-Steffen, und Andreas Balthasar. 2026. „How Redistribution Fails. Unpacking Limited Effects on Public Support for Carbon Taxation“. Preprint, OSF. https://doi.org/https://doi.org/10.17605/OSF.IO/GB92U.

Prinzing, Oliver, Lena Schaffer, und Andreas Balthasar. 2026. „Existing policies shape support for carbon taxation and revenue redistribution“. *Environmental Research Letters*, Online-Vorab-Publikation, Mai 19. https://doi.org/10.1088/1748-9326/ae6fd0.

Sommer, Stephan, Linus Mattauch, und Michael Pahle. 2022. „Supporting Carbon Taxes: The Role of Fairness“. *Ecological Economics* 195 (Mai): 107359. https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2022.107359.

Stadelmann-Steffen, Isabelle, und Clau Dermont. 2018. „The Unpopularity of Incentive-Based Instruments: What Improves the Cost–Benefit Ratio?“ *Public Choice* 175 (1): 37–62. https://doi.org/10.1007/s11127-018-0513-9.

Sutter, Daniel, Philipp Fröhlich, Anne Greinus, u. a. 2019. *Mobility Pricing – Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug*. INFRAS.

Thalmann, Philippe, und Marc Vielle. 2019. „Lowering CO2 Emissions in the Swiss Transport Sector“. *Swiss Journal of Economics and Statistics* 155 (1): 10. https://doi.org/10.1186/s41937-019-0037-3.

Uhlmann, Felix, und Jasmina Bukovac. 2022. *Gutachten betreffend Einführung einer Gasabgabe in der Stadt Zürich*. Stadt Zürich Departement der industriellen Betriebe.