

Regierungsrat, Kasernenstrasse 31, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per E-Mail: bettina.kast@bafu.admin.ch

Liestal, 30. April 2024
BUD

Klimaschutz-Verordnung, Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem Schreiben vom 24. Januar 2024 haben Sie uns eingeladen, zur Verordnung zum Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (Klimaschutz-Verordnung – KIV) Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für diese Gelegenheit.

Der Regierungsrat schliesst sich vollumfänglich der gemeinsamen Stellungnahme der EnDK BPUK an (verabschiedet vom EnDK-Vorstand am 29.02.2024). Das Impulsprogramm zum Heizungersatz baut auf dem Vollzug zum Gebäudeprogramm auf, was ausdrücklich begrüsst wird. Dies ermöglicht schweizweit eine effiziente und kostengünstige Abwicklung.

Ergänzend äussert der Regierungsrat folgende Bemerkungen und Anträge:

Allgemeine Bemerkungen

Der Regierungsrat Basel-Landschaft begrüsst die im Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (KIG) verankerten Ziele und Richtwerte und dass diese in der KIV entsprechend präzisiert werden.

Nutzung Energieholz im Zusammenhang mit Klimazielen

Mit der KIV werden erstmalig Negativemissionstechnologien (NET) unterstützt. In diesem Zusammenhang werden Holzheizkraftwerke explizit genannt. Der Regierungsrat möchte hierzu auf seine [Stellungnahme vom 19.12.2023](#) zur Vernehmlassung zu den Ordnungsänderungen im Bereich des Bundesamts für Energie mit Bundesratsbeschluss im Mai 2024 hinweisen. Es fehlt betreffend Energieholznutzung eine klare und auf das Netto-Null-Ziel ausgerichtete Strategie, welche die in der Ressourcenpolitik Holz (BAFU 2017) postulierte Kaskadennutzung berücksichtigt. Eine solche Strategie ist unabdinglich, bevor NET-Prozesse wie Pflanzenkohle oder CO₂-Abscheidung mit allfälligen CO₂-Transportleitungen gefördert werden.

Bemerkungen und Anträge zu einzelnen Verordnungsbestimmungen

Begriffe (Art. 2 Bst. b KIV)

Antrag:

Art. 2 Bst. b KIV ist folgendermassen anzupassen:

~~thermisches Netz: Netz zur Verteilung von Wärme oder Kälte mit zentralen Quellen und dezentralen Bezügem~~ Netz zur Versorgung mehrerer Wärme- oder Kältebezüger auf verschiedenen Grundstücken mit Wärme aus gemeinsamen Anlagen. Dazu transportiert das Netz Wärme zwischen Wärmeabgebern, Wärmebezügem und allfälligen Energiespeichern.

Begründung:

Die Definition für thermische Netze erscheint unpräzise, weil nach dieser Definition z. B. bereits eine Wärmeverteilung in einem Gebäude ein «Netz zur Verteilung von Wärme oder Kälte mit zentralen Quellen (z. B. der Heizung im Keller) und dezentralen Bezügem» (den einzelnen Wohnungen) wäre. Der Begriff ist zudem nicht ausreichend für Niedertemperatur Wärme-/Kältenetze mit dezentralen Wärmepumpen. Bei thermischen Netzen mit einem ATES (Aquifer Thermal Energy Storage) kann die Abwärme aus einem Industrieprozess oder aus Gebäuden im Sommer für die Wärmespeicherung verwendet werden. Damit wird die Wärme im Sommer in die entgegengesetzte Richtung transportiert, sprich, aus den dezentralen Quellen zum zentralen Speicher (Bezüger).

Begriffe (Art. 2 KIV)

Antrag:

Art. 2 KIV ist entsprechend mit einer Definition des in Art. 2 KIG aufgeführten Begriffs einer «dauerhaften Bindung» (Permanenz der Speicherung von CO₂-Emissionen) zu ergänzen.

Begründung:

Die Bedeutung des Begriffs NET wird in Art. 2a KIG festgehalten. Zentral dabei ist die «dauerhafte Bindung» des aus der Atmosphäre entfernten CO₂. In Anhang 2 Ziff. 5.2. KIV wird bzgl. Permanenz der Speicherung zwar festgehalten, dass BAFU und BFE entsprechende Kriterien festlegen können. Eine präzise Definition des Begriffs «dauerhafte Bindung» (Art. 2a KIG) bzw. Angaben über die Anforderungen an die Permanenz der Speicherung von CO₂ fehlt jedoch sowohl in der KIV, als auch im erläuternden Bericht. Im Hinblick auf die ersten bereits laufenden Pilotprojekte zur CO₂-Abscheidung und -Speicherung ist es zentral, dass hinsichtlich den Anforderungen an die CO₂-Speicherung und für mögliche NET-Zertifikate einheitliche und klare Kriterien bestehen.

Weitere klimawirksame Emissionen aus dem Luftverkehr (Art. 4)

Bemerkung:

Es wird begrüsst, dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt dem BAFU jährlich die Emissionen von Stickoxiden, Russpartikeln und oxidierten Schwefelverbindungen meldet. Eine gesamthafte Betrachtung der CO₂-Emissionen und der Nicht-CO₂-Effekte aus der Luftfahrt macht Sinn, da diese, wie der erläuternde Bericht zur KIV festhält, eine ein- bis dreifache Wirkung des ausgestossenen CO₂ auf das Klima haben.

Fahrpläne für Unternehmen (Art. 5 Bst. c KIV)

Antrag:

Art. 5 Bst. c ist folgendermassen anzupassen:

«eine Beschreibung der ~~technischen~~ Lösungen, die zur Verminderung von Treibhausgasemissionen oder zur Anwendung von Negativemissionstechnologien (NET) führen können»

Begründung:

In Art. 5 Bst. c wird nur von «technischen Lösungen» gesprochen. Auch nicht-technologische Lösungen (z. B. strategische oder verhaltensorientierte), die zur Verminderung von Treibhausgasemissionen beitragen, sollten erwähnt werden können. Dies wird auch so im erläuternden Bericht aufgeführt. Deshalb soll auf die Spezifikation «technisch» verzichtet werden.

Fahrpläne für Unternehmen (Art. 5 Bst. e KIV)

Antrag:

Art. 5 Bst. e ist folgendermassen anzupassen:

«einen ~~in der Regel linearen~~ Absenkpfad für die direkten ~~und~~, indirekten **und wenn möglich vor- und nachgelagerten** Emissionen, der ~~sich an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientiert und~~ Zwischenziele für die Jahre 2030 und 2040 beinhaltet **und bis spätestens 2050 zu Netto-Null Treibhausgasemissionen führt.**»

Begründung:

Verschiedene Firmen haben die Science Based Targets Initiative (SBTI) unterzeichnet. Diese Firmen berücksichtigen bereits zu einem gewissen Anteil die vor- und nachgelagerten Emissionen. Dies soll weiterhin unterstützt werden. Ausserdem wird im erläuternden Bericht empfohlen, dass auch die Scope 3-Emissionen zu berücksichtigen seien. Auf den Begriff «linear» sollte verzichtet werden. Erfahrungen aus dem Vollzug des kantonalen Grossverbrauchermodells zeigen, dass Firmen ihre CO₂-Emissionen un stetig senken.

Fahrpläne für Unternehmen (Art. 5 Bst. f KIV)

Antrag:

Es ist sicherzustellen, dass die Anforderungen an den Aufbau eigener NET-Kapazitäten den Anforderungen an die Beschaffung von Bescheinigungen für die Anwendung von NET gleichgestellt werden.

Begründung:

Im erläuternden Bericht wird zu Art. 8 Abs. 1 spezifiziert, dass bei den Bescheinigungen nur Bescheinigungen nach CO₂-Gesetz gültig sind (national und international). Unklar ist, ob, wenn ein Unternehmen eigene NET-Kapazitäten aufbaut, diese ebenfalls den Anforderungen an Bescheinigungen nach CO₂-Gesetz entsprechen müssen.

Fahrpläne für Branchen (Art. 6 KIV)

Antrag:

Art. 6 ist um einen Abs. 3 zu ergänzen: «Der Bund veröffentlicht die Branchenfahrpläne.»

Begründung:

Die Branchenfahrpläne sind von öffentlichem Interesse und sollen publiziert werden. Im Gegensatz zur Veröffentlichung der Unternehmensfahrpläne führt die Veröffentlichung der Branchenfahrpläne zu keiner Wettbewerbsverzerrung.

Weitere Anforderungen an Fahrpläne (Art. 8 Abs. 1 KIV)

Bemerkung:

Es ist ausdrücklich zu begrüssen, dass als Anforderung an die Fahrpläne nur Bescheinigungen für NET, jedoch keine Bescheinigungen für Emissionsverminderungen zur Anrechnung an das Verminderungsziel möglich sind. Nur dadurch kann sichergestellt werden, dass die notwendige Verminderung der Treibhausgasemissionen bis 2050 auch tatsächlich erfolgt.

Weitere Anforderungen an Fahrpläne (Art. 8 Abs. 3 KIV)

Antrag:

Art. 8 Abs. 3 ist folgendermassen anzupassen:

«Betreiber von Luftfahrzeugen können **müssen** im Fahrplan auch die Klimawirkung des Betriebs der Luftfahrzeuge in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre durch in der Schweiz getankte Treibstoffe abbilden.»

Begründung:

Wie der Bundesrat in seinem Bericht «[CO₂-neutrales Fliegen bis 2050](#)» in Erfüllung des Postulats 21.3973 der Kommission für Umwelt, Raumplanung, Energie des Nationalrats vom 21.02.2024 schreibt, beeinflusst der Luftverkehr das Klima nicht nur durch CO₂-Emissionen, sondern auch durch Effekte, welche nicht direkt Treibhausgasen zugeordnet werden können. Die Langfristige Klimastrategie Schweiz sieht auch vor, dass die Klimawirkung von Nicht-CO₂-Effekten bis 2050 sinken soll. Folglich sind diese Nicht-CO₂-Effekte bei Fahrplänen für Luftfahrzeuge auch zu erheben, damit eine vollständige der Erfassung und Beobachtung der klimawirksamen Gase und Effekte aus der Luftfahrt möglich ist und die gesteckten Ziele auch tatsächlich erreicht werden können.

Eine Deklaration der Nicht-CO₂-Effekte, insbesondere der NO_x-Emissionen und des Russes ist auch aus Sicht der Luftreinhaltung als positiv zu bewerten, da dies gegebenenfalls zu einer Verbesserung der Flugmotoren führen könnte.

Förderungswürdige Massnahmen (Art. 10 Abs. 1 KIV)

Antrag:

Art. 10 Abs. 1 KIV ist wie folgt zu ergänzen:

«**Finanzhilfen werden für Massnahmen in Unternehmen oder in Betriebsstätten von Unternehmen zur Anwendung von neuartigen Technologien und Prozessen ausgerichtet, wenn die Massnahmen die Anforderungen nach Anhang 2 Ziffern 3–5 erfüllen und als additive Option in einem Fahrplan zur Umsetzung vorgesehen sind.**»

Begründung:

Damit Massnahmen nach Art. 10 KIV gefördert werden, muss es sich bei diesen Massnahmen um neuartige Technologien oder Prozesse handeln. Zudem muss die beantragende Firma einen Fahrplan haben und diese Massnahme muss im Fahrplan zur Umsetzung vorgesehen sein. Damit enthält der Fahrplan de facto Massnahmen, welche – ohne Förderung – nicht wirtschaftlich tragbar sind. Das steht im Widerspruch zur Aussage, dass die Verminderungsziele technisch möglich und wirtschaftlich tragbar sein sollen.

Gesuch (Art. 12 KIV)

Antrag:

Art. 12 Abs. 3 Bst. i ist wie folgt anzupassen:

«**eine plausible Abschätzung der** die durch die Massnahmen, **sowie durch Änderungen der vor- und nachgelagerten Prozesse** bedingten positiven und negativen Auswirkungen auf die Umweltbelastung und den Verbrauch natürlicher Ressourcen **im In- und Ausland.**»

Begründung:

Anpassung der Lieferketten sowie importierter Materialien können relevante Veränderungen im In- und Ausland verursachen und sollten berücksichtigt werden. Die Anforderungen sollten sich aber auf eine plausible Abschätzung reduzieren, damit Unternehmungen weiterhin einen hohen Anreiz haben, Fahrpläne zu erstellen und zu prüfen, mit welchen neuartigen Technologien und Prozessen die in den Fahrplänen bilanzierten Treibhausgasemissionen rasch gesenkt werden könnten.

Höhe der Finanzhilfen (Art. 13 KIV)

Antrag:

Art. 13 Abs. 1 und Abs. 5 ist folgendermassen anzupassen:

«Die Finanzhilfen betragen für Investitions- und Betriebsbeiträge **höchstens 100** ~~50~~ Prozent der anrechenbaren Kosten **und werden mit Rückforderungsaufgaben erteilt.**»

Begründung:

Die Finanzhilfen sollen so ausgestaltet werden, dass Dank ihnen die Investitionen in die neuartigen Technologien und Prozesse ohne weitere Förderbeiträge ausgelöst werden. Um eine Überförderung zu vermeiden, soll die Möglichkeit der Rückerstattung aufgenommen werden. Die Unternehmungen brauchen einen Anreiz, die Fahrpläne umzusetzen und in neuartige Technologien zu investieren, welche die Art und Weise der Produktion und nicht ihr Kerngeschäft betreffen. Der Anreiz für Eigenleistungen kann fallweise sehr gering sein, unabhängig von der Höhe von Treibhausgas-Reduktionspotenzial. Die Finanzhilfe nach Art. 6 KIG muss die Innovation stärken, auch in Branchen, welche kein betriebswirtschaftliches Interesse an der Treibhausgasemissionsreduktion haben.

Befristung der Finanzhilfen (Art. 14 Abs. 2 KIV)

Antrag:

Betriebsbeiträge sollen länger als 7 Jahre ausgerichtet werden.

Begründung:

Gemäss erläuterndem Bericht werden neben Investitionsbeträgen bis zum 31.12.2035 auch Finanzhilfen für Betriebsbeiträge geleistet. Dies ist zu begrüßen. Gemäss der neusten Kostenschätzung zu Carbon Capture and Storage (CCS) im Auftrag des Bundes sind nämlich rund 70 % der Abscheidungskosten und mehr als 50 % der Transportkosten Betriebskosten, die für längere Zeit anfallen (>20 Jahre).

Die Betriebsbeiträge sind aber auf maximal 7 Jahre und längstens bis zum 31.12.2037 befristet (Abs. 2). Diese zeitliche Einschränkung ist für Grosstechnologien/Infrastrukturen (z. B. für den Aufbau der CCS-Kette) nicht ausreichend, um genügend Investitionssicherheit garantieren zu können. Notwendig wäre eine mindestens doppelt so lange Zeitdauer oder besser 20 Jahre.

Auszahlung der Finanzhilfen (Art. 16 KIV)

Antrag:

Es soll eine Bestimmung zur Rückforderung der Finanzhilfen aufgenommen werden (vgl. Rückmeldung zu Art. 13).

Begründung:

Um eine Überförderung zu vermeiden, soll die Möglichkeit der Rückerstattung aufgenommen werden. Siehe auch Begründung zur Stellungnahme zu Art. 13 KIV.

Thermische Netze (Art. 19 Abs. 1 Bst. c KIV)

Antrag:

Art. 19 Abs. 1 Bst. c ist folgendermassen zu ergänzen: **«Es ist aufzuzeigen, dass das thermische Netz zukünftig auf das Netto-Null-Ziel 2050 ausgerichtet wird, mindestens hinsichtlich Netztemperaturen, Anteil allfälliger fossiler Energieträger und Nutzung der Digitalisierung zum Lastmanagement.»**

Begründung:

Die Formulierung «zur Abdeckung von Spitzenlasten jährlich maximal 20 % fossile Energieträger eingesetzt werden dürfen» wird hinsichtlich der Risikoabdeckung, welche bis 2030 zugesagt wird als nachvollziehbar beurteilt. Die beantragte Ergänzung soll zur Verhinderung einer ungünstigen Auslegung der Netze hinsichtlich dem Netto-Null-Ziel dienen. Neue thermische Netze sollen technisch so gebaut werden, dass sie bis 2050 dekarbonisiert werden können. Dies ist Dank Digitalisierung, einem Last- und Speichermanagement möglich, sofern die Temperatur der transportierten Wärmeenergie dies nicht unnötig erschwert. Die Möglichkeiten variieren in Abhängigkeit der versorgten Wärmebezügler, weswegen die geplante Entwicklung individuell aufgezeigt werden soll.

Strategische Ziele für die Anpassung an den Klimawandel (Art. 24 KIV)

Antrag:

In Art. 24 soll explizit erwähnt werden, dass strategische Ziele zur Anpassung an den Klimawandel in den verschiedenen Bereichen zu definieren sind. Ausserdem soll präzisiert werden, was mit den

in Art. 8 KIG «notwendigen Massnahmen zur Anpassung an und zum Schutz vor den nachteiligen Auswirkungen des Klimawandels» gemeint ist.

Begründung:

Die Entwicklung von strategischen Zielen für die Anpassung an den Klimawandel unter Einbezug der Kantone wird begrüsst. Es sollte hingegen in der KIV präzisiert werden, was mit den notwendigen Massnahmen gemäss Art. 8 KIG genau gemeint ist und welche Regelungen es dazu braucht. Ausserdem verdienen die Schnittstellen zwischen den Handlungsfeldern, welche eine interdisziplinäre Zusammenarbeit von Spezialistinnen und Spezialisten benötigen, besondere Sorgfalt, insbesondere im Hinblick auf die Erfassung potenzieller sektorübergreifender Synergien und Konflikte (z. B. zwischen der Anpassung der Landwirtschaft und dem Wassermanagement, oder der Erhaltung der Biodiversität und Massnahmen zum Schutz vor Naturgefahren).

Plattform Anpassung an den Klimawandel (Art. 25 KIV)

Antrag:

Mit der geplanten Plattform Anpassung an den Klimawandel sollen keine bestehenden Austausch-Gefässe konkurriert oder doppelte Angebote geschaffen werden. Die Arbeiten sollen mit den bestehenden Gefässen koordiniert werden. Gegebenenfalls ist von dieser Plattform abzusehen.

Begründung:

Die vermehrte Gewichtung der Klimaanpassungsthematik wird als sehr positiv bewertet. Kantone haben hier, nebst dem Bund, viele Handlungsmöglichkeiten. Grundsätzlich wird die Schaffung einer Plattform Anpassung jedoch kritisch gesehen. Es existieren bereits verschiedene nationale Austausch-Gefässe, wie die Koordinationskonferenz BAFU-Kantone oder der Cercle Climat. Mit der neu vorgesehenen Plattform sollen keine Doppelspurigkeiten geschaffen werden und die vorgesehenen Arbeiten sollen mit jenen der bestehenden nationalen Gefässe abgestimmt werden.

Freiwilliger Klimatest (Art. 26 KIV)

Antrag:

Es soll geprüft werden, ob der Klimatest für Unternehmen der Finanzbranche ab einer gewissen Grösse obligatorisch sein sollte. Ausserdem sollten weitere Massnahmen, mit welchen der Schweizer Finanzplatz einen effektiven Beitrag zur emissionsarmen und gegenüber dem Klimawandel widerstandsfähigen Entwicklung leistet, geprüft werden, damit die in Art. 9 KIG «Ziel zur klimaverträglichen Ausrichtung der Finanzmittelflüsse» gesteckten Ziele erreicht werden können.

Begründung:

Ein freiwilliger Klimatest ist nicht ausreichend, um das in Art. 9 KIG formulierte Ziel zu erreichen: «Der Bund sorgt dafür, dass der Schweizer Finanzplatz einen effektiven Beitrag zur emissionsarmen und gegenüber dem Klimawandel widerstandsfähigen Entwicklung leistet. [...]»

Förderung von neuartigen Technologien und Prozessen (Anhang 2, Kapitel 1, Ziffer 1.6 KIV)

Antrag:

Die Mindestanforderungen sind auf unter 10'000 Tonnen CO₂eq zu reduzieren.

Begründung:

Gemäss Anhang 2 Ziff. 1.6 müssen bei Massnahmen zur Speicherung von CO₂ mindestens 10'000 Tonnen CO₂eq pro Jahr temporär oder dauerhaft gespeichert werden. Dies scheint eine sehr hohe Zahl zu sein. Dies würde Biogasproduzenten und Klärgasproduzenten ausschliessen, welche jedoch bereits heute ihr CO₂ abscheiden, wenn das Biogas aufbereitet wird. Dieses abgetrennte CO₂ wird heute i. d. R. wieder in die Atmosphäre abgegeben. Es könnte mit verhältnismässig geringem Aufwand gereinigt, verflüssigt und gespeichert werden. Aus diesem Grund sollte die Mindestmenge an jährlich zu speicherndem CO₂ reduziert werden.

Förderung von neuartigen Technologien und Prozessen (Anhang 2, Kapitel 1 KIV)

Antrag:

Folgender Absatz ist neu in Anhang 2, Kapitel 1 unterhalb 1.6 aufzunehmen:

«Das BFE kann im Fall unvollständiger Mittelausschöpfung die unter Ziffer 1.2 bis 1.6 beschriebenen Schwellenwerte herabsetzen.»

Begründung:

Zum jetzigen Zeitpunkt ist unklar, in welchem Ausmass sich Unternehmen und Branchen auf die in der KIV definierten Förderbedingungen einlassen. Falls die eingereichten Projekte in der Summe der beantragten Fördermittel hinter den bereitgestellten Mitteln zurückbleiben, ist es zum Erreichen der vom KIG erwarteten Wirkung sinnvoll, auch kleineren Projekten Fördermöglichkeiten anzubieten.

Förderung von neuartigen Technologien und Prozessen (Anhang 2, Ziff. 3.3, Ziff. 4.5, Ziff. 5.3 KIV)

Antrag:

Ziff. 3.3 ist wie folgt anzupassen: «Sofern die Massnahmen zu einem höheren Stromverbrauch führen, muss sich das Unternehmen verpflichten, im Umfang des höheren Stromverbrauchs Strom aus nicht fossilen Quellen zu verwenden ~~und dies mit Herkunftsnachweisen zu belegen.~~ **Der Dieser Strom soll jedoch möglichst selber produziert werden oder mit langfristigen Stromlieferverträgen gesichert werden. Alternativ ist dessen Einkauf mit Herkunftsnachweisen zu belegen.** Das Vorgehen ist im Fahrplan auszuweisen.» Ziff. 4.5 und 5.3 sind in analoger Weise anzupassen.

Begründung:

Die Vorgabe, dass bei einem höheren Stromverbrauch der betreffende Strom aus nicht fossilen Quellen stammen soll, wird grundsätzlich begrüsst. Die Formulierung bezüglich eigener Stromproduktion soll präzisiert werden und auch langfristige Stromabnahmeverträge, wie z. B. Power Purchase Agreements (PPA) als eines der wichtigsten Wachstumsfelder im Energiesektor, sollen genannt werden.

Förderung von neuartigen Technologien und Prozessen (Anhang 2, Ziffer 5.6 KIV)

Antrag:

In Anhang 2 Ziff. 5.6 ist zu ergänzen, dass Massnahmen zur Speicherung der CO₂-Emissionen auch den Transport und den Aufbau entsprechender Infrastruktur umfasst.

Begründung:

Der Transport der CO₂-Emissionen ist ein wichtiger Teil der Prozesskette. Der Aufbau der entsprechenden Infrastruktur fehlt heute noch weitgehend.

Weitere Anträge

Negativemissionstechnologien (NET)

Antrag:

Textlich sollte der Bereich NET in der KIV mehr von der eigentlichen Emissionsminderung getrennt werden. Das Thema des CO₂-Transports soll klarer in der KIV aufgenommen werden. Ausserdem sollte der Bund eine proaktive Koordinationsrolle im Bereich NET übernehmen.

Begründung:

Die Priorisierung der Verminderung der Emissionen (vor Entnahme und Speicherung) wird explizit begrüsst. Dennoch bleibt das Ziel Netto-Null 2050 ohne NET unerreichbar. Der Aufbau einer robusten und skalierbaren NET-Infrastruktur stellt deshalb eine grosse Herausforderung der nächsten Jahrzehnte dar. Gemessen an ihrer Bedeutung lässt die KIV viele Fragen zu den NET offen – und die Bereiche Verminderung und NET werden teilweise nicht explizit genug voneinander abgegrenzt. Massnahmen zur Emissionsverminderung und NET werden immer kombiniert genannt. Die Anforderungen an bzw. die Voraussetzungen für die Umsetzung von Massnahmen zur Emissionsverminderung und für den Aufbau einer NET-Infrastruktur (welche abgesehen von der CO₂-Entnahme auch den Transport und die Speicherung des CO₂ beinhalten) unterscheiden sich häufig jedoch deutlich. Damit NET gezielt gefördert werden können, sollten Massnahmen zur Emissionsverminderung und Massnahmen zur Förderung von NET konsequent getrennt werden. Eine aktive Koordinationsrolle im Bereich NET durch den Bund würde ausserdem helfen, die notwendigen Speicherpotenziale im Inland zu identifizieren und eine Transportinfrastruktur koordiniert aufzubauen.

Richtwerte für einzelne Sektoren

Antrag:

Für die Sektoren Landwirtschaft und Abfallwirtschaft sind Richtwerte zu definieren. Für den Bereich Landwirtschaft sollten sich diese an den Vorgaben der «Klimastrategie Landwirtschaft und Ernährung 2050» (Reduktion der Treibhausgasemissionen der landwirtschaftlichen Produktion im Inland gegenüber 1990 um mindestens 40 %) orientieren.

Begründung:

Gemäss Art. 4 Abs. 2 KIG kann der Bundesrat Richtwerte für weitere Sektoren festlegen. Für die Sektoren Landwirtschaft und Abfallwirtschaft werden derzeit im KIG keine Richtwerte angegeben, obwohl in der Klimastrategie Landwirtschaft und Ernährung, sowie in der Langfristigen Klimastrategie der Schweiz Zielwerte für beide Sektoren angegeben sind. Es wäre daher zu begrüessen, wenn für diese Sektoren auch Richtwerte gesetzlich festgelegt würden.

Vorbildfunktion von Bund und Kantonen

Antrag:

Der Rahmen für das Netto-Null-Ziel der Zentralverwaltungen sollte möglichst rasch und in Zusammenarbeit mit den Kantonen präzisiert werden.

Begründung:

Gemäss dem Erläuternden Bericht werden die Ausführungsbestimmungen zur Vorbildfunktion von Bund und Kantonen nach Art. 10 KIG erst zu einem späteren Zeitpunkt in eine separate Vernehmlassung gegeben werden. Die Kantone sind mit ihren zentralen Verwaltungen direkt von diesen gesetzlichen Vorgaben betroffen. Zahlreiche Kantone haben zudem eigene Klimastrategien, welche bereits in Kraft oder zumindest in Erarbeitung sind und teilweise Massnahmen zur Vorbildfunktion enthalten. Diese müssen somit nach Inkraftsetzung von KIG und KIV auf die nationalen Vorgaben abgestimmt werden.

Es ist zu begrüessen, dass die Sektoren Gebäude, Industrie und Verkehr die bei den direkten Emissionen (Scope 1) und den indirekten Treibhausgas-Emissionen, die aus der Erzeugung der beschafften Energie resultieren (Scope 2) ihre Emissionen ohne NET reduzieren müssen. Eine grosse Herausforderung ist es, die Infrastrukturen und Bauten auch ohne Treibhausgasemissionen und den Ansprüchen der Kreislaufwirtschaft genügend zu erstellen. Die beim Bau anfallenden indirekten und durch vor- und nachgelagerte Prozesse bedingten Emissionen (Scope 3) werden sich bis 2040 wohl nicht im gleichen Ausmass reduzieren lassen. Es ist wichtig, dass hier entsprechende Grundlagen und Empfehlungen ausgearbeitet werden.

Umsetzung der Ziele

Antrag:

Im Hinblick auf die Ziele des KIG sollten im CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung die bestehenden Instrumente insbesondere im Bereich Mobilität, wo grosse Handlungsmöglichkeiten auf Bundesebene bestehen, gestärkt oder neue Instrumente geschaffen werden.

Begründung:

Das KIG sieht vor, dass der Bundesrat der Bundesversammlung rechtzeitig Anträge zur Umsetzung der Ziele gemäss KIG (Art. 11 Abs. 1 KIG) unterbreitet. Grundsätzlich sollen diese Anträge im CO₂-Gesetz erfolgen (Art. 11 Abs. 2 KIG). Es sind drei Perioden vorgesehen: 2025–2030, 2031–2040 und 2041–2050. Das CO₂-Gesetz reicht im Hinblick auf die Ziele des KIG nicht aus und es wird nicht klar, welche Mechanismen greifen, wenn die (Zwischen-)Ziele der Sektoren verfehlt werden. Vor allem im Verkehrssektor werden weitere Anpassungen erforderlich sein, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Insbesondere mit den CO₂-Grenzwerten für Fahrzeugflotten bestehen wichtige und grosse Hebel zur Reduktion der CO₂-Emissionen.

Weitere Anmerkungen

Gerne möchte der Regierungsrat noch nachfolgende Anmerkung einbringen.

Mit der Impulsberatung «erneuerbar heizen» und den zusätzlichen Bundesmitteln für den Heizungsersatz für Anlagen grösser 70 kW, wird der Heizungsersatz in Mehrfamilienhäuser beschleunigt.

Diese stehen oft in Regionen mit hoher Wärmenachfrage. In nicht allen Liegenschaften lassen sich die direkten Emissionen (Scope 1) gleich gut reduzieren. Bei einigen Liegenschaften wäre eine gemeinsame Lösung, z. B. im Rahmen eines Kleinwärmeverbunds, eine kosteneffizientere Lösung. Verschiedene Konzepte sind in der Entwicklung, könnten jedoch durch das neue Impulsprogramm ausgebremst werden. Es wird bedauert, dass der Bund im Rahmen der Fremderlassänderungen zum KIG keine Weiterentwicklung vorgenommen hat.

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme und bitten Sie höflich, unsere Anliegen im weiteren Prozess zu berücksichtigen.

Hochachtungsvoll

Monica Gschwind
Regierungspräsidentin

Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin