

Regierungsrat, Kasernenstrasse 31, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per E-Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Liestal, 15. Oktober 2024
BUD

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024, Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem Schreiben vom 26. Juni 2024 haben Sie uns eingeladen, zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 Stellung zu nehmen. Die Ausführungsbestimmungen umfassen zwei Erlasse: einerseits die Revision der CO₂-Verordnung mit Fremderlassänderungen der Verordnung über das eidg. Gebäude- und Wohnungsregister, der Mineralölsteuerverordnung und der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs. Andererseits wird neu die Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV) geschaffen. Wir bedanken uns für diese Gelegenheit dazu Stellung zu nehmen.

Allgemeine Bemerkungen

Der Regierungsrat Basel-Landschaft begrüsst die im Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen nach 2024 verankerten Ziele und dass diese in der CO₂-Verordnung entsprechend präzisiert werden. Es werden jedoch noch Änderungsvorschläge und Verschärfungen in verschiedenen Bereichen angebracht. Die Stellungnahme orientiert sich am Cercle Climat, unterscheidet sich jedoch in gewissen Punkten.

Bemerkungen und Anträge zu einzelnen Bestimmungen der CO₂-Verordnung

Inlandanteil (Art. 2a)

Antrag:

Art. 2a ist wie folgt anzupassen:

«Die Verminderung der Treibhausgasemissionen zur Erreichung der Reduktionsziele nach Artikel 3 Absatz 1 CO₂-Gesetz erfolgt mindestens zu ~~zwei Dritteln~~ **75 Prozent** mit Massnahmen in der Schweiz.»

Begründung:

Der in Art. 2a festgelegte Inlandanteil von mindestens zwei Dritteln reicht nicht aus, um der globalen Netto-Null-Zielsetzung gemäss Pariser Klimaübereinkommen und Klimaschutzgesetz gerecht

zu werden. Die Dekarbonisierung erfordert einen umfassenden Infrastrukturumbau und Verhaltensänderungen in der Schweiz. Die Auslandskompensation verzögert diese Massnahmen und führt dazu, dass finanzielle Mittel im Inland fehlen. Eine Investition dieser Mittel in der Schweiz hingegen stellt sicher, dass der technische Fortschritt, das Wissen und die Expertise, die in diesen Bereichen erworben werden, eine solide Grundlage für das Angehen künftiger Herausforderungen bilden. Auch kann dadurch die hiesige Wirtschaft selbst von den positiven Auswirkungen profitieren und es werden neue wirtschaftliche Möglichkeiten geschaffen.

Richtwerte für einzelne Sektoren (Art. 3)

Antrag 1:

Art. 3 Bst. a ist folgendermassen anzupassen:
«im Sektor Gebäude: höchstens ~~50~~ **35** Prozent.»

Begründung:

In Art. 3 werden Richtwerte für die Sektoren festgelegt, um das Verminderungsziel für das Jahr 2030 zu erreichen. Gemäss Bst. a sollen die Emissionen im Sektor Gebäude im Jahr 2030 höchstens 50 Prozent der Emissionen im Jahr 1990 ausmachen. Dies steht jedoch im Widerspruch zur langfristigen Klimastrategie der Schweiz, welche eine Reduktion um 65 Prozent bis 2030 vorsieht.

Antrag 2:

Art. 3 Bst. b ist folgendermassen anzupassen:
«im Sektor Verkehr: höchstens ~~75~~ **65** Prozent;»

Begründung:

Gemäss Bst. b sollen die Emissionen im Sektor Verkehr im Jahr 2030 höchstens 75 Prozent der Emissionen im Jahr 1990 ausmachen. Die bisher erzielte Emissionsreduktion im Verkehr von 8 Prozent ist im Vergleich zu den anderen Sektoren sehr gering. Auch wird das Verminderungspotenzial für die nächsten Jahre mit dem Richtwert zu wenig ausgeschöpft. Der Richtwert für den Sektor Verkehr ist daher von 75 auf 65 Prozent anzupassen. Die Erreichung dieser Zielsetzung ist beispielsweise mit einem höheren Anteil an E-Fahrzeugen möglich. Um die Reduktion von 35 Prozent bis 2030 zu erreichen, müssten rein elektrisch betriebene Fahrzeuge ungefähr 22 Prozent des Gesamtbestands ausmachen. Damit wäre auch die übergreifende Zielsetzung gemäss Art. 2a mit einem Inlandanteil von mindestens 75 Prozent zu erreichen.

Antrag 3:

Art. 3 ist um einen Abs. 2 zu ergänzen:
«Ist absehbar, dass die sektoriellen Richtwerte nicht erreicht werden, beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) dem Bundesrat weitere Massnahmen, die ausreichen, um die Richtwerte zu erreichen.»

Begründung:

In der bisherigen CO₂-Verordnung ist in Art. 3 Abs. 2 eine Bestimmung enthalten, die vorsieht, dass weitere Massnahmen beantragt werden, wenn Sektorziele verfehlt werden. Um die Zielerreichung 2030 sicherzustellen, ist eine solche Bestimmung auch im vorliegenden Entwurf einzufügen. Dazu ist es notwendig, dass der Bund zeitnah überprüft, ob die einzelnen Sektoren auf Zielpfad sind, und bei Bedarf weitere Massnahmen vorsieht.

Anforderungen (Art. 5)

Antrag:

Art. 5 Abs. 2 ist folgendermassen anzupassen:

«Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens ~~30~~ **100** Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird. [...]»

Begründung:

Das aus der Verbrennung aus fossilen Brennstoffen an die Atmosphäre abgegebene CO₂ bleibt über mehrere 100 bis 1'000 Jahre in der Atmosphäre und ist dort klimawirksam. Damit die Wirkung eines Projekts die langfristige Klimawirksamkeit von CO₂-Emissionen ausgleicht, muss auch nachgewiesen werden, dass die Kohlenstoffbindung zumindest für einen zumutbaren nachweisbaren Zeitraum der Klimawirksamkeit der zu kompensierenden Emissionen ausgleicht.

Angabe der Emissionen in den Flugangeboten (Art. 14a)

Anträge:

- Art. 14a Abs. 1 ist folgendermassen anzupassen:
“Wer Flugreisen im Linienverkehr oder im planmässigen Gelegenheitsverkehr anbietet, die mit Verkaufsinseraten in Druckerzeugnissen oder in visuell-elektronischen Medien beworben werden, muss ab dem 1. Januar 2026 im Inserat gut sicht- und lesbar und in Zahlen die durch die Flugreise bis zum Zielflugplatz voraussichtlich verursachten Emissionen in CO₂-Äquivalenten angeben. **Falls es sich um einen Hin- und Rückflug handelt, müssen die Emissionen für die ganze Strecke angegeben werden.**”
- Art. 14a Abs. 4 ist folgendermassen anzupassen:
“Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen, ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~”
- Art. 14a Abs. 5 ist zu streichen. Es ist ein neuer Absatz 5 mit folgendem Wortlaut einzufügen:
“**In den Flugangeboten muss ein Angebot zur Kompensation aller klimarelevanten Emissionen enthalten sein, das hohen internationalen Standards genügt. Das Kompensationsangebot muss einen Preis enthalten. Das BAFU legt die geeigneten internationalen Standards fest.**”
- Art. 14a ist um folgenden Absatz zu ergänzen:
“**Das Kompensationsangebot enthält einen Anteil an Inlandkompensation in der Höhe des Inlandanteils gemäss Art. 2a.**”
- Art. 14a Abs. 6 ist wie folgt anzupassen:
“Das BAFU publiziert eine Liste mit Emissionsrechnern, ~~die den Anforderungen nach den Absätzen 3 und 4 entsprechen,~~ und mit Umweltkennzeichnungssystemen, die den Anforderungen **nach den Absätzen 3 und 4** entsprechen.”
- Art. 14a ist um folgenden Absatz zu ergänzen:
“**Die klimarelevanten Emissionen müssen ins Verhältnis gesetzt werden zu den jährlichen Treibhausgasemissionen pro Kopf.**”

Begründung:

Art. 14a leistet mit der Bereitstellung von Informationen über die Klimaauswirkungen von Verkehrsleistungen einen wichtigen Beitrag zur verantwortungsbewussten Entscheidungsfindung der Nutzerinnen und Nutzer. Um die Transparenz und Vergleichbarkeit sicherzustellen, bedarf es jedoch einiger Präzisierungen.

Damit die Flugangebote klar und einheitlich sind, müssen konsequenterweise immer jeweils sowohl die CO₂-Emissionen wie auch die weiteren klimawirksamen Emissionen angegeben werden. Zudem ist festzulegen, dass die Emissionen für den Hin- wie auch den Rückflug anzugeben sind. Für Kundinnen und Kunden ist die Menge in CO₂-eq eine Grössenordnung, die schwer einzuordnen ist. Um das Bewusstsein für die Auswirkungen und die Kosten der Kompensation der durch den Flug verursachten Emissionen zu schärfen, sollen die Kosten für die Kompensation des Fluges ebenfalls in der Werbung enthalten sein und die Reisenden sollen ein Angebot zur Kompensation der durch den Flug verursachten Emissionen erhalten. Dieses Kompensationsangebot muss in Übereinstimmung mit Artikel 2a erfolgen. Bei der Bezifferung dieses Angebots sind die höchsten internationalen Standards zu fordern.

Als eine weitere Möglichkeit zur Sensibilisierung der Reisenden soll angegeben werden, wie viel die klimarelevanten Emissionen des Fluges im Vergleich zu den jährlichen CO₂-eq-Emissionen pro Kopf ausmachen.

Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen (Art. 16a)

Antrag 1:

Bei Art. 16a Bst. c muss als Quellangabe «Schätzung o.ä.» im Gebäude- und Wohnungsregister (GWR) wählbar sein, andernfalls ist diese Angabe zu streichen, respektive als fakultativer Eintrag zu kennzeichnen.

Begründung:

Der Heizwärmebedarf wird beim Ersatz des Wärmeerzeugers i.d.R. aufgrund von Verbrauchsdaten (üblicherweise der letzten drei Jahre) ermittelt und beinhaltet oft auch den Anteil für die Wasseraufbereitung. Der Anteil Warmwasser müsste für die Ermittlung eines bestenfalls geschätzten Heizwärmebedarfs abgezogen werden. Eine Berechnung des Heizwärmebedarfs gemäss Norm SIA 380/1 ist beim Wärmeerzeugersersatz unüblich, nicht notwendig und kann somit nicht als zwingende Eingabe gefordert werden.

Antrag 2:

Art. 16a Bst. d ist wie folgt zu ändern:

Datum **Inbetriebnahmejahr** des Ersatzes der Wärmeerzeugungsanlage.

Begründung:

Es ist eine Genauigkeit gefordert, welche nicht notwendig ist. Das Inbetriebnahmejahr des Ersatzes bietet genügend Genauigkeit und ist bekannt, was beim Datum oft nicht der Fall sein wird;

Personenwagen und Lieferwagen (Art. 17a und 17b)

Antrag:

Art. 17a Abs. 2 ist wie folgt anzupassen:

Sie gelten nicht für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung nach Anhang I Teil A Ziffer 5 der Verordnung (EU) 2018/8583 ~~sowie für Militärfahrzeuge gemäss Artikel 4 Buchstabe a der Verordnung vom 11. Februar 2004 über den militärischen Strassenverkehr (VMSV), die zu militärischen Zwecken eingesetzt werden.~~

Art. 17b Abs. 2 ist wie folgt anzupassen:

Sie gelten nicht für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung nach Anhang I Teil A Ziffer 5 der Verordnung (EU) 2018/8585 ~~sowie für Militärfahrzeuge gemäss Artikel 4 Buchstabe a VMSV, die zu militärischen Zwecken eingesetzt werden.~~

Begründung:

Die generelle Ausnahme von Personen- und Lieferwagen mit Armeekennzeichen, welche für die Truppe bestimmt sind, ist aus mehreren Gründen zu hinterfragen. Im Betrieb CO₂-freie Antriebe sind bei Personen- und Lieferwagen heute bereits standardmässig in allen Fahrzeugklassen auf dem Markt verfügbar. Bei heute teilweise noch höheren Anschaffungskosten sind die Lebenszykluskosten dieser Fahrzeuge bereits tiefer, vor allem bei hohen Fahrleistungen. Die technischen Anforderungen an die Personen- und Lieferwagen sind in den meisten Fällen auch mit im Betrieb CO₂-freien Antrieben erfüllbar.

Sanktionsbeträge (Art. 29)

Antrag:

Art. 29 Abs. 1 wird wie folgt ergänzt:

Das UVEK legt die Beträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf die folgenden in der Europäischen Union geltenden Beträge, **indexiert an der Kaufkraftdifferenz zwischen der Schweiz und der Europäischen Union.**

Begründung:

Die Sanktionsbeträge bei Überschreiten der Emissionsziele sind an die Regelungen in der EU angelehnt. Mit diesem Vorgehen werden Unterschiede in der Kaufkraft zwischen der EU und der Schweiz nicht abgebildet. Durch eine Indexierung an der Kaufkraftparität ([Kaufkraftparitäten | Bundesamt für Statistik \(admin.ch\)](#)) kann diese Abweichung ausgeglichen werden.

Prioritäten bei der Förderung (Art. 58b)

Antrag:

Art. 58b Abs. 2 Bst. c ist zu streichen.

Begründung:

Die Schweiz ist ein relativ kleines Land mit häufigen und pünktlichen Verbindungen zwischen den Hauptstädten. Die meisten Nachtzüge starten aktuell ab Zürich. Da das Bahnnetz der Schweiz gewisse Engpässe bei den Kapazitäten hat, sollte der Startpunkt kein Kriterium für die Bedarfsbewertung einer neuen Linie sein. Wichtig ist das Kriterium, dass mit den vorhandenen Mitteln die Anzahl der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenfernverkehr maximiert wird (Art. 58b Abs. 1).

Voraussetzungen (Art. 66)

Antrag 1:

Art. 66 Abs. 3 ist folgendermassen zu ergänzen:

Die Herstellung von Wärme oder Kälte für Wohngebäude **oder für Teile von Gebäuden mit Wohnnutzung** gilt nicht als wirtschaftliche Tätigkeit.

Begründung:

Die Befreiung soll auch bei Gebäuden mit Mischnutzungen o.ä. nur auf jenen Teil anwendbar sein, welcher einer wirtschaftlichen Tätigkeit dient oder für eine klar definierte öffentlich-rechtliche Tätigkeit verwendet wird.

Antrag 2:

Art. 66 Abs. 5 Bst. b ist zu streichen.

Begründung:

Die Kälteproduktion erfolgt mit einer Absorptionskältemaschine. Eine solche mit fossilen Energien zu betreiben ist exergetisch nicht sinnvoll, weil der fossile Brennstoff zuerst mit Energieverlusten in Wärme umgewandelt werden muss. Auch die Kopplung von Strom-Kälte macht in der heutigen Zeit wenig Sinn, weil der Kühlbedarf i.d.R. mit steigenden Aussentemperaturen zunimmt, wie auch die Strahlungsintensität und der zur Verfügung stehende Strom aus Photovoltaik-Anlagen. Es sollten keine Anreize für Fehlentwicklungen ausgelöst werden.

Antrag 3:

Art. 66 Abs. 5 Bst. d ist folgendermassen anzupassen:
Betrieb von Spitälern, ~~Alters- und Pflegeheimen~~;

Begründung:

Diese Institutionen benötigen Komfortwärme (Raumwärme und Warmwasser). Komfortwärme kann gut dekarbonisiert werden. Die benötigte Kälte kann mit einer Kompressionskältemaschine bereitgestellt werden.

Inhalt der Verminderungsverpflichtung (Art. 66a)

Antrag:

Art. 66a Abs. 2 ist wie folgt anzupassen:

Die Verminderungsverpflichtung kann auch Massnahmen zur Verminderung ~~von Treibhausgasemissionen~~ **der direktemittierten** durch die dauerhafte geologische Speicherung oder die dauerhafte chemische Bindung von abgeschiedenem CO₂ umfassen. Die Speicherung und Bindung des abgeschiedenen CO₂ muss dabei die Anforderungen nach Anhang 19 erfüllen.

Begründung:

Gemäss Art. 66a Abs. 2 kann eine Verminderungsverpflichtung auch Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen durch die dauerhafte geologische Speicherung oder die dauerhafte chemische Bindung von abgeschiedenem CO₂ umfassen. Wir gehen davon aus, dass dabei das abgeschiedene CO₂ aus den direkten Emissionen des Anlagenbetreibenden mit Verminderungsverpflichtung gemeint ist. Dies ist zu konkretisieren.

Ausnahme von der Kompensationspflicht bei geringen Mengen (Art. 87)

Anträge:

- Art. 87 Abs. 1 ist wie folgt anzupassen:
1 Die Pflicht nach Artikel 86 Absatz 1 gilt nicht für Personen, die in den vergangenen drei Jahren Treibstoffmengen in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt haben, bei deren energetischer Nutzung weniger als ~~40000~~ **1'000** Tonnen CO₂ pro Jahr ausgestossen wurden.
- Art. 87 Abs. 2 ist wie folgt anzupassen:
Die Ausnahme von der Kompensationspflicht dauert bis zum Beginn des Jahres, in dem die CO₂-Emissionen, die durch die energetische Nutzung der in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffmenge ausgestossen wurden, mehr als ~~40000~~ **1'000** Tonnen CO₂ betragen.

Begründung:

In Art. 87 wurde die Schwelle, ab der die Kompensationspflicht gilt, von 1'000 auf 10'000 Tonnen CO₂ pro Jahr erhöht. Eine Begründung dafür fehlt. Es ist somit nicht nachvollziehbar, wieso diese Erleichterung eingeführt wird. Sie ist rückgängig zu machen.

Kompensationssatz (Art. 89 Abs. 2 und 3)

Anträge:

- Art. 89 Abs. 2 ist wie folgt anzupassen:
Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~12~~ **15** Prozent.
- Art. 89 ist mit folgendem Absatz zu ergänzen:
«Die absolut im Inland zu kompensierende Menge CO₂ von 2025 bis 2030 muss mindestens gleich hoch bleiben und der Kompensationssatz im Inland ist dementsprechend jährlich anzupassen.»

Begründung:

Importeure von Treibstoffen müssen einen Teil der CO₂-Emissionen im Verkehr kompensieren. Der Kompensationssatz legt den Anteil der zu kompensierenden Emissionen fest. Mit dem revidierten CO₂-Gesetz können die Importeure neu einen Teil der Emissionen im Ausland kompensieren.

Neu müssen ab 2025 gemäss Art. 89 Abs. 3, 25 Prozent der Emissionen kompensiert werden. Dieser Anteil soll gemäss Vorlage bis 2030 auf 50 Prozent ansteigen. Art. 89 Abs. 2 senkt den Kompensationssatz im Inland von bisher mindestens 15 Prozent auf neu mindestens 12 Prozent. Wir beantragen, den Mindestkompensationssatz im Inland nicht zu senken, da der Investitionsbedarf in inländische Reduktionsprojekte nach wie vor sehr hoch und das Potenzial für neue Projekte ebenfalls vorhanden ist. Zusätzlich beantragen wir, dass die absolut im Inland zu kompensierende Menge CO₂ bis 2030 mindestens gleich hoch bleiben soll, was eine jährliche Erhöhung des Kompensationssatzes im Inland zur Folge hat. Falls die Emissionen im Verkehr linear abnehmen, würde der Kompensationssatz im Inland in den betreffenden Jahren folgende Höhe aufweisen:

- 2025 und 2026: 15 Prozent
- 2027 und 2028: 16 Prozent
- 2029 und 2030: 17 Prozent

Örtlicher Geltungsbereich (Beimischung emissionsarme und erneuerbare Flugtreibstoffe) (Art. 92a)

Antrag:

Art. 92a ist wie folgt zu ergänzen:

«Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt auf den Landesflughäfen Zürich und Genf und auf allen Regionalflughäfen.»

Begründung:

Die Pflicht zur Beimischung von emissionsarmen und erneuerbaren Flugtreibstoffen ist nicht nur bei den Landesflughäfen Zürich und Genf, sondern auch bei den Regionalflughäfen einzuführen. Auch wenn der grösste Teil der Emissionen aus dem Linienverkehr der Landesflughäfen Zürich und Genf stammt, soll der Anwendungsbereich auch auf die Schweizer Regionalflughäfen ausgeweitet werden, wo ein Grossteil der Flugbewegungen nicht gewerblicher Verkehr (beispielsweise der private und firmeninterne Geschäftsreiseverkehr) ist und bei dem eine Überwälzung der Kosten keinen negativen volkswirtschaftlichen Effekt mit sich bringt.

Einleitungssatz (Art. 104)

Antrag 1:

Die Berücksichtigung der CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien muss pragmatisch umgesetzt werden, weshalb wir den frühen Einbezug der Kantone bei der Ausgestaltung dieser Ergänzung fordern. Es ist zudem zu präzisieren, was genau mit der "CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien" gemeint ist.

Begründung:

Bei Effizienzmassnahmen an der Gebäudehülle von bestehenden Bauten verbessern primär Erhöhungen der Wärmedurchlasswiderstände bei den Aussenbauteilen die betrieblichen CO₂-Emissionen. Die Berücksichtigung des Dämm-Materials reduziert die CO₂-Einsparungen bei zuvor ungenügend gedämmten Bauten nur geringfügig. Daher ist das Anliegen einfach für alle Beteiligten (Bauträger, Baubranche, Vollzug) und nicht rein wissenschaftlich umzusetzen.

Der Begriff "CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien" ist nicht klar definiert. Eine genaue Definition des Begriffs ist wichtig, damit klar ist, wofür Globalbeiträge gewährt werden.

Antrag 2:

Art. 104 Abs. 2 ist wie folgt zu ergänzen:

Bund und private Organisationen erteilen gegenüber den Kantonen Auskunft, für welche Gebäude (Angabe des eidgenössischen Gebäudeidentifikators (EGID)) welche Massnahmen unterstützt wurden.

Begründung:

Diese Angaben dienen der Vereinfachung des Vollzugs des Gebäudeprogramms sowie der Verhinderung von Doppelförderung.

Förderberechtigung (Förderung von Anlagen zur Nutzung von Solarthermie für Prozesswärme) (Art. 113e bis Art. 113h)

Förderberechtigung (Art. 113e)

Antrag 1:

Art. 113e Abs. 1 Buchstabe b ist folgendermassen anzupassen:

b. eine thermische Kollektornennleistung von mindestens 35 kW aufweisen **und unter Berücksichtigung der mittleren Prozesstemperatur nachweislich einen minimalen jährlichen Ertrag von 300 kWh/m² und Jahr liefern;**

Begründung:

Um eine minimale Fördermitteleffizienz zu gewährleisten, sollte ein minimaler Solarertrag gefordert werden. Mit dem aktuellen Vorschlag müssen auch Projekte gefördert werden, die kaum nutzbare Solarenergie produzieren. Sollte Artikel 113g gemäss Vernehmlassung beibehalten werden, empfehlen wir sogar ein minimaler Solarertrag in Abhängigkeit der mittleren Prozesstemperatur um sicherzustellen, dass der erwartete Solarertrag nicht vorsätzlich tief ausgewiesen wird, um eine allfällige Rückzahlung ausschliessen zu können.

Antrag 2:

Art. 113e Abs. 1 Buchstabe e ist folgendermassen anzupassen:

e. über einen unabhängigen Nachweis über die korrekte Integration in die zu unterstützenden Prozesse verfügen, namentlich betreffend:

1. die hydraulische Verschaltung;
2. die Berücksichtigung des Verbrauchsprofils und des Temperaturniveaus;

3. die Auslegung und die Einbindung in einen thermischen Speicher;
4. das Stagnationskonzept;
- 5. der erwartete jährliche Solarertrag in Abhängigkeit der effektiven Prozesstemperatur**
6. das Messkonzept zur Überprüfung des effektiv genutzten Solarertrags.

Begründung:

Der erwartete jährliche Solarertrag ist eine wichtige Grösse, um die Fördereffektivität der eingesetzten Fördermittel zu bewerten und mit anderen Fördertatbeständen zu vergleichen. Sollte Artikel 113g gemäss Vernehmlassung beibehalten werden, ist diese Ergänzung unerlässlich, um Art. 113g zu vollziehen.

Rückforderung (Art. 113g)

Antrag:

Art. 113g ist wie folgt anzupassen:

Beträgt der gemessene genutzte Solarertrag gemittelt über 3 Jahre nach Inbetriebnahme weniger als 80 Prozent des erwarteten Ertrags, kann der Förderbeitrag angemessen zurückgefordert werden. **Das Bundesamt für Energie kann diese Frist verlängern, wenn zwischenzeitlich eine Betriebsoptimierung durchgeführt wurde.** Artikel 28 Subventionsgesetz gilt sinngemäss.

Begründung:

Damit wird ein Anreiz gesetzt, dass allfällige initiale Fehlinstallationen und daraus folgende Ertragseinbussen korrigiert werden.

Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden (Art. 127a)

Antrag 1:

Art. 127a Abs. 1 ist folgendermassen zu ergänzen:

“Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung, Umsetzung, **Evaluation und Kommunikation** von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten und die den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrats entsprechen.”

Begründung:

Die Finanzhilfen beschränken sich gemäss Art. 127a auf die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen, während die Bewertung und Kommunikation der Massnahmen mehr Aufmerksamkeit verdienen würden, um gute Praktiken zu verbreiten. Wir gehen im Weiteren davon aus, dass wie im erläuternden Bericht (S. 52) beschrieben, neben Massnahmen zur Vermeidung von Schäden auch Massnahmen zur Steigerung der Anpassungsfähigkeit von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt förderungswürdig sind.

Anträge 2ff.:

- Art. 127a Abs. 2 Bst. c ist wie folgt zu ergänzen:
«Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere **Niederschlagsereignisse und deren Folgen wie Hochwasser, zunehmenden Oberflächenabfluss und Bodenbewegungen**;»
- Art. 127a Abs. 2 Bst. e ist wie folgt anzupassen:
«Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch **Ereignisse und durch** Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.»
- Art. 127a Abs. 2 ist um einen Buchstaben **“f. Massnahmen zur Gewährleistung der Längsvernetzung bei trockenfallenden Gewässern”** zu ergänzen.

Begründung:

Angesichts der Naturgefahrenereignisse in diesem Sommer ist es bedauerlich, dass die Vermeidung von Personen- und Sachschäden aufgrund von Bodenbewegungen nach intensiven Niederschlägen in der Liste der besonders zu fördernden Anpassungsmassnahmen nicht enthalten ist. Auch sollten Niederschlagsereignisse explizit genannt werden, damit offensichtlicher ist, dass auch Massnahmen im Bereich Schwammstadt/Schwammlandschaft wie im Erläuterungsbericht beschrieben förderberechtigt sind. Ökosysteme können zudem auch durch Ereignisse wie Trockenperioden oder Starkniederschläge beeinträchtigt werden, was eine Änderung in Abs. 2 Bst. e bedingt. Ebenso sind Massnahmen förderwürdig, die der Längsvernetzung bei trockenfallenden Gewässern, z. B. durch Niederwasserrinnen, dienen.

Förderstrategie (Art. 127i)

Antrag:

Art. 127i ist mit einem Abs. 3 zu ergänzen:

3. Die Finanzhilfen betragen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten.

Begründung:

Im Gegensatz zu den anderen Fördermassnahmen wird beim Luftverkehr unter Art. 127i festgehalten, dass die Förderstrategie im Nachgang durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt festgehalten wird. Damit im Luftverkehr das Verursacherprinzip eingehalten wird, sollte auch hier ein Maximalwert festgehalten werden.

Förderung Aus- und Weiterbildung und Öffentlichkeitsarbeit (Art. 128)

Anträge 1 und 2:

Art. 128 Abs. 1 und 2 sind wie folgt zu ergänzen:

1 Das BAFU fördert die Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes **und der Klimaanpassung**.

2 Das BAFU gewährt im Rahmen der bewilligten Kredite Finanzhilfen an öffentlich-rechtliche Körperschaften und Anstalten sowie an private Organisationen, die im Bereich des Klimaschutzes **und der Klimaanpassung**: [...]

Begründung:

Gemäss Art. 128 fördert das BAFU die Aus- und Weiterbildung sowie Öffentlichkeitsarbeit im Bereich des Klimaschutzes. Im erläuternden Bericht wird jedoch auch die Förderung im Bereich Anpassung an den Klimawandel erwähnt.

Antrag 3:

Die Abgrenzung dieser Förderung zu den indirekten Massnahmen des Gebäudeprogramms muss präzisiert werden.

Begründung:

Eine Doppelsubventionierung muss vermieden und die Klarheit der Programme gegenüber den förderfähigen Akteuren gewährleistet werden. Die Kantone fördern indirekte Massnahmen nach Art.48 (Aus- und Weiterbildung) Energiegesetz zur Verminderung der CO₂-Emissionen bei Gebäuden einschliesslich Senkung des Stromverbrauchs im Winterhalbjahr.

Höhe der Finanzhilfen (Art.128a)

Antrag:

Art. 128a ist folgendermassen anzupassen:

«Die Finanzhilfen betragen höchstens ~~40~~ **60** Prozent der anrechenbaren Kosten. [...]»

Begründung:

Förderwürdige Projekte in diesem Bereich werden häufig von nicht-gewinnorientierten Organisationen oder öffentlich-rechtlichen Körperschaften wie Gemeinden oder Kantone durchgeführt werden. Daher scheint die Höhe der Finanzhilfen, insbesondere im Vergleich mit den anderen Anspruchsberechtigten in dieser Verordnung, gering. Sie ist zu erhöhen.

Gesuch für Verminderungspflichtung 2025

Antrag:

In den Übergangsbestimmungen ist eine Formulierung aufzunehmen, welche definiert, wie mit Fördergesuchen im Rahmen des Gebäudeprogramms von Betreibenden von Anlagen mit oder ohne Verminderungsverpflichtung umzugehen ist, solange unklar ist, für welche dieser Anlagenbetreibenden ein Abschluss für eine Verminderungsvereinbarung zustande kommt.

Begründung:

Die Übergangsphase, in welcher es den Kantonen und ihren Vollzugsstellen unmöglich ist die Fördergesuche abschliessend zu beurteilen, dauert zwei Jahre, respektive bis spätestens am 31.12.2026 (gem. Art. 146ac Abs. 2). Es darf nicht sein, dass Unternehmen, welche keine Verminderungsverpflichtung eingehen wollen, in diesen zwei Jahren «benachteiligt» werden, respektive von der Förderung ausgeschlossen werden müssen. Gemäss aktueller Regelung könnten diese Unternehmen erst ab dem 01.01.2027 wieder mit einer Beurteilung allfälliger Gesuche und mit Förderbescheiden rechnen.

Bemerkungen und Anträge zu einzelnen Bestimmungen der Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen

Der Regierungsrat begrüsst, dass an erneuerbare und emissionsarme Brenn- oder Treibstoffe zukünftig die gleichen ökologischen Anforderungen gestellt werden. Die Effizienzerhöhung und den Produktionsausbau an erneuerbaren Energien innerhalb der Schweiz sind wichtige Grundpfeiler, um die nationalen und kantonalen Ziele der Energie- und Klimapolitik zu erreichen. Die Schweiz wird weithin von Energie-Importen abhängig sein. Die importierten erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffe sollen summarisch die Anforderungen nach Art. 3 Abs.1 der Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen erfüllen. Der Regierungsrat erachtet diese Anforderungen als tief.

Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Anträge:

- Art. 3 Abs. 1 Bst. a ist folgendermassen anzupassen:
der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~ **70** Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;
- In Art. 19c Bst. a der Mineralölsteuerverordnung ist 40 Prozent ebenfalls mit 70 Prozent zu ersetzen.

- Es ist sicherzustellen, dass in den klimapolitischen Instrumenten, bei denen erneuerbare oder emissionsarme Brenn- und Treibstoffe angerechnet werden können, nur die Treibhausgasverminderungen im Vergleich zu fossilen Brenn- und Treibstoffen angerechnet werden können.

Begründung:

Künftig dürfen gemäss Art. 35d des revidierten Umweltschutzgesetzes erneuerbare Brenn- und Treibstoffe nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie bestimmte ökologische Anforderungen erfüllen. In der neuen IBTV werden diese Anforderungen konkretisiert. Die ökologischen Anforderungen sind unter anderem erfüllt, wenn die erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffe über den gesamten Lebenszyklus betrachtet mindestens 40 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugen als konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoffe (Art. 3 Abs. 1 Bst. a). Diese Verminderungsleistung ist nicht ausreichend. Auch entspricht sie nicht den Regelungen der EU, welche eine Verminderung von mindestens 70 Prozent vorgibt. Die IBTV und auch die Mineralölsteuergesetzgebung sind diesbezüglich den Regelungen der EU anzugleichen. Zudem ist unklar, wie die betreffenden Brenn- und Treibstoffe an die klimapolitischen Instrumente, wie z. B. die Beimischpflicht bei Flugtreibstoffen, angerechnet werden. Dabei ist es zentral, dass nur die Treibhausgasverminderungen im Vergleich zu fossilen Brenn- und Treibstoffen anrechenbar sind. So wäre beispielsweise beim Einsatz von emissionsarmen Flugtreibstoffen - je nach Verminderungsleistung des Treibstoffs - z. B. 70 Prozent davon an die Beimisch-Quote anrechenbar.

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

Hochachtungsvoll

Isaac Reber
Regierungspräsident

Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin