

Zürich, den 29. März 2022

## Revision Bundesgesetz über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen (CO<sub>2</sub>-Gesetz): Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
Sehr geehrter Herr Bucher,  
Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Verein Klimaschutz Schweiz, Träger der Volksinitiative für ein gesundes Klima (Gletscher-Initiative), bedankt sich für die Möglichkeit, zur geplanten Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes Stellung zu beziehen.

Die Notwendigkeit einer Gesetzesrevision steht ausser Diskussion, sowohl aufgrund des Bedrohungslage durch die Klimakrise wie auch aufgrund der völkerrechtlichen Verpflichtungen der Schweiz. **Der Verein Klimaschutz Schweiz begrüsst das Vorhaben deshalb grundsätzlich.** Die vorgeschlagene Revision enthält sinnvolle politische Instrumente zur Senkung von Treibhausgasemissionen. **Die darin vorgesehenen Ziele indes sind ungenügend und die vorgeschlagenen Massnahmen genügen nicht, um nur schon diese Ziele zu erreichen.**

### 1. Anmerkungen zur Zielsetzung der vorgeschlagenen Revision

Ob die schweizerische Klimapolitik genügt, **muss am Übereinkommen von Paris von 2015 (PA) gemessen werden**, das die Schweiz am 6. Oktober 2017 ratifiziert hat. Mit der vorgeschlagenen Gesetzesrevision würde die Schweiz ihre Verpflichtungen aus dem PA verletzen.

Das PA verpflichtet die Schweiz *nicht*, wie es der Erläuternde Bericht zur vorgeschlagenen Gesetzesrevision behauptet (Seite 5), ihre Emissionen bis 2030 gegenüber dem Stand von 1990 zu

halbieren. Bei diesem Ziel handelt es sich um die Selbstverpflichtung der schweizerischen *Nationally Determined Contribution* (NDC), die dem PA nachgelagert ist. **Vielmehr hat sich die Schweiz völkerrechtlich zu einer Klimapolitik verpflichtet, welche sich um das 1,5-Grad-Ziel ernsthaft bemüht** (Art. 2 Abs. 2 Bst. a PA). Dabei muss die Schweiz, entsprechend den «gemeinsamen, aber unterschiedlichen Verantwortlichkeiten und jeweiligen Fähigkeiten angesichts der unterschiedlichen nationalen Gegebenheiten» als «entwickeltes Land ... die **Führung übernehmen**» (Präambel sowie Art. 4 Abs. 4 PA).

Wie der Erläuternde Bericht zur vorgeschlagenen Gesetzesrevision korrekterweise feststellt (Seite 10), sind die NDCs der Vertragsstaaten des PA weit ungenügend, um dem Zweck des PA gerecht zu werden. Diese Feststellung gilt, was der Erläuternde Bericht verschweigt, auch für die Schweizer NDC.

Das Ziel, die Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990 zu halbieren, stammt aus dem Schweizer NDC von 2015 (damals noch als *Intended Nationally Determined Contribution* verabschiedet).<sup>1</sup> Zu dem Zeitpunkt, als es festgelegt wurde, ging man davon aus, ein an der Pariser Klimakonferenz (COP21) zu beschliessendes Abkommen werde das 2-Grad-Ziel festschreiben. Mit anderen Worten: **Das 1,5-Grad-Ziel ist im Reduktionsziel der Halbierung der Emissionen bis 2030 nicht reflektiert.** Die vorgeschlagene Gesetzesrevision will nun dieses ungenügende Reduktionsziel bis 2030 festschreiben. Damit verletzt sie eine weitere Bestimmung aus dem PA: die **Pflicht, periodisch neue, ambitioniertere NDC-Ziele einzureichen.** Die Vertragsstaaten des PA waren aufgefordert, ihre NDC auf die für 2020 geplante und auf 2021 verschobene Klimakonferenz von Glasgow (COP26) nachzubessern; nachdem dies in ungenügendem Ausmass geschehen war, rief die Schlussklärung der COP26 die Vertragsstaaten zu einer Nachbesserung bis zur COP27 im November 2022 in Sharm El-Sheikh auf.<sup>2</sup> Die Schweiz wird mit der Festschreibung ihres Ziels aus dem Jahr 2015 auch diesem Aufruf nicht folgen können.

Entscheidend für die Klimawirkung ist nicht, wann ein Netto-Null-Ziel erreicht wird, sondern wie viele Treibhausgase bis zum Erreichen dieses Ziels noch ausgestossen werden, wie auch der Erläuternde Bericht feststellt (Seite 28). Es ist deshalb **wichtig, dass die Emissionen schnell sinken.** Ein ambitionierter überlinearer Absenkpfad ist aber auch aus ökonomischen Eigeninteressen sinnvoll: *Low hanging fruits* lassen sich rasch ernten; für die schwer zu vermeidenden Emissionen bleibt bei einem ambitionierten Absenkpfad mehr Zeit.

In seiner Antwort auf die Interpellation 21.4552 von Nationalrätin Claudia Friedl bezifferte der Bundesrat die Restmenge Treibhausgase, die die Schweiz insgesamt noch emittieren wird, auf netto 932 Megatonnen CO<sub>2</sub> (gerechnet ab 2021). Wie hoch ein **fairer und angemessener Anteil der Schweiz am verbleibenden globalen Treibhausgas-Budget** ist, sei eine politische Frage: «Diese Diskussionen sind bei der Weiterentwicklung der Gesetzgebung zur Umsetzung der Strategie zu

---

<sup>1</sup> *Switzerland's intended nationally determined contribution (INDC) and clarifying information*, als PDF ohne Datum veröffentlicht unter [www.news.admin.ch/news/message/attachments/38517.pdf](http://www.news.admin.ch/news/message/attachments/38517.pdf).

<sup>2</sup> Glasgow Climate Pact, [unfccc.int/sites/default/files/resource/cma3\\_auv\\_2\\_cover%20decision.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cma3_auv_2_cover%20decision.pdf); Erläuternder Bericht zur vorgeschlagenen Gesetzesrevision Seite 9.

führen.» Das ist grundsätzlich richtig und wir sind bereit, diese Diskussion zu führen – wobei wir feststellen, dass diese Diskussion bisher vermieden wurde.<sup>3</sup>

Die Schweiz darf als ein Land, das überdurchschnittlich reich ist und eine überdurchschnittliche Pro-Kopf-Verantwortung für die historischen Treibhausgasemissionen trägt, keinen überproportionalen Anteil am verbleibenden globalen Restbudget für sich beanspruchen. Laut dem 1,5-Grad-Spezialbericht des IPCC von 2018 beträgt das globale CO<sub>2</sub>-Restbudget 400 Gigatonnen ab 2018, soll das 1,5-Grad-Ziel mit einer (wenig komfortablen) Wahrscheinlichkeit von 67 Prozent erreicht werden. Der Pro-Kopf-Anteil der Schweiz an diesem Budget liegt bei 440 Megatonnen (0,11 Prozent) – ab 2018. Ein Beitrag in der vom Staatssekretariat für Wirtschaft Seco herausgegebenen Zeitschrift *Die Volkswirtschaft* bezifferte den Schweizer Anteil am globalen Budget ab 2018 auf 437 Megatonnen.<sup>4</sup> Die vom Bundesrat angestrebten kumulierten Emissionen von netto 932 Megatonnen CO<sub>2</sub>-Äq. enthalten – anders als die genannten Zahlen aus dem IPCC-Bericht – auch die Non-CO<sub>2</sub>-Emissionen; gleichwohl liegen sie weit über dem schweizerischen Pro-Kopf-Anteil am globalen Restbudget und sind deshalb mit den Anforderungen des UN-Rahmenabkommens von 1992 (UNFCCC) und dem PA nicht vereinbar.

Das PA lässt es zu, Emissionssenkungen von einem Vertragsstaat auf einen anderen zu übertragen. Die Schweiz will mit der vorgeschlagenen Gesetzesrevision stark auf die Möglichkeit solcher *Offsets* setzen. Weil alle Vertragsstaaten des PA ihre Emissionen auf netto null senken müssen, werden früher oder später keine Staaten mehr bereit sein, ihre Emissionsreduktionen zu verkaufen. Es handelt sich hier also um ein Instrument, das nur begrenzte Zeit zur Verfügung steht.

Wenn sich die Schweiz ihre Reduktionsverpflichtung heute leicht macht, indem sie auf ausländische *Offsets* setzt, schadet sie sich längerfristig selber, da alle Emissionen, die man jetzt nicht reduziert, in zehn oder zwanzig Jahren umso schneller reduziert werden müssen. **Je flacher der inländische Reduktionspfad heute ausfällt, desto steiler werden die Emissionen nach 2030 sinken müssen.** Das Ausweichen auf *Offsets* ist Strukturverlust. Dass technische Innovationen diese künftige schnelle Emissionsreduktion erleichtern werden, ist eine riskante Wette. Sie setzt zumindest voraus, dass die Entwicklung und vor allem Implementierung solcher Techniken gefördert wird. In Bereichen langlebiger Infrastrukturen muss bei aller Erwartung technischer Fortschritte früh gehandelt werden.

Die vorgeschlagene Gesetzesrevision wird laut Erläuterndem Bericht bis 2030 die jährlichen Treibhausgasemissionen bis 2030 auf 36,1 Mt CO<sub>2</sub>-Äq./Jahr senken. Im Referenzszenario würden sie auf 39 Mt sinken. Die vorgeschlagene Gesetzesrevision führt also nur zu einer *zusätzlichen* Emissionsreduktion von 2,9 Mt CO<sub>2</sub>-Äq./Jahr bis 2030.<sup>5</sup> Damit wird 2030 eine Ziellücke von 9,1 Mt CO<sub>2</sub>-Äq./Jahr bestehen, die durch *Offsets* aus dem Ausland geschlossen werden soll. Die Schweiz will also **weniger als ein Viertel der nötigen *zusätzlichen* Emissionsreduktion durch tatsächliche**

<sup>3</sup> So hat es der Bundesrat in seiner Antwort auf Interpellation 21.4270 von Nationalrätin Barbara Schaffner noch vermieden, die Restmenge der schweizerischen Treibhausgasemissionen zu beziffern.

<sup>4</sup> Reto Schleiniger: «[Klimaziele der Schweiz: Reicht das CO<sub>2</sub>-Budget?](#)». *Die Volkswirtschaft*, 23. Dezember 2020. – Die Zahlen lassen sich nicht eins zu eins vergleichen, weil Schleiniger nur mit den CO<sub>2</sub>-Emissionen und nicht mit den gesamten Treibhausgasemissionen rechnet; die Grössenordnungen bleiben sich aber gleich.

<sup>5</sup> Im Entwurf zum Erläuternden Bericht, wie er von der Organisation Scientist Rebellion [veröffentlicht](#) wurde, war von «maximal 2,9 Mt» die Rede (Seite 44) – es scheint sich hier also sogar um eine optimistische Schätzung zu handeln.

**Reduktionen im Inland erreichen** und mehr als drei Viertel zukaufen. Somit würde ein sehr grosser Teil der Bürde in die Zukunft verschoben.

## 2. Anmerkungen zur politischen Ausgangslage nach dem 13. Juni 2021

Der Bundesrat schreibt im Erläuternden Bericht (Seite 6) mit Verweis auf das Nein zur letzten Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes am 13. Juni 2021: «So soll auf neue Abgaben oder auf die Erhöhung von bestehenden Abgaben verzichtet werden.»

Wir halten das für eine zu kategorische Interpretation des Abstimmungsresultats. Die Vorlage dürfte hauptsächlich an der Erhöhung des Benzinpreises gescheitert sein, wobei Nachwahlbefragungen – etwa von der Universität St. Gallen<sup>6</sup> – gezeigt haben, dass das Prinzip der Lenkungsabgabe mit Rückerstattung von grossen Teilen der Bevölkerung nicht verstanden wurde. **Das Abstimmungsresultat darf also nicht als Absage auf jede neue Abgabe verstanden werden.** Das gescheiterte Gesetz hatte auch eine Flugticketabgabe vorgesehen. Diese Abgabe wurde im Abstimmungskampf nur am Rande diskutiert und wäre vermutlich mehrheitsfähig gewesen, ebenso wie Lenkungsabgaben wahrscheinlich mehrheitsfähig wären, wenn sie verstanden würden.

Die vorgeschlagene Revision will ferner auf Verbote verzichten. Frau Bundesrätin Sommaruga hat auch den Verzicht auf Verbote mehrfach mit dem Resultat vom 13. Juni 2021 begründet. Wir sind überzeugt, dass **der 13. Juni kein Votum gegen Verbote war.** Ein Slogan der Gesetzesgegner:innen lautete «Autofahren nur noch für Reiche?» Es wurde also an das Gerechtigkeitsempfinden appelliert. Verbote haben gegenüber einer Lenkung über Preise gerade den Vorteil, dass sie für Reiche wie Arme gleichermassen gelten. So haben im Jahr 2021 mit Zürich und Glarus denn auch zwei sehr unterschiedliche Kantone Ölheizungen in Neubauten an der Urne respektive an der Landsgemeinde verboten.

Die Schweiz hat es seit der Unterzeichnung des PA 2015 und der Ratifizierung 2017 versäumt, ihre Klimapolitik so auszurichten, dass der faire Anteil der Schweiz an den globalen Anstrengungen, wie er sich 2015 darstellte, heute angesichts der politischen Verhältnisse noch erreichen liesse. Wir können uns deshalb damit einverstanden erklären, dass die Schweiz an ihrem ungenügenden Reduktionsziel von minus 50 Prozent bis 2030 festhält. **Diese Reduktion muss aber im Inland erzielt werden. Darüber hinaus muss die Schweiz einen Beitrag an Emissionsminderungen im Ausland leisten, ohne sich diese Reduktionen anrechnen zu lassen.** Solche Anstrengungen sind umso wichtiger, als der schweizerische Konsum deutlich mehr Emissionen im Ausland als im Inland verursacht und die Schweiz als einer der grossen Finanzplätze wesentlich an der Finanzierung klimaschädlicher wirtschaftlicher Aktivitäten beteiligt ist.

---

<sup>6</sup> <https://www.unisg.ch/de/wissen/newsroom/aktuell/rssnews/forschung-lehre/2021/august/umfrage-co2-gesetz-klimaschutz-27august2021>

### 3. Zu den einzelnen Artikeln der vorgeschlagenen Gesetzesrevision

Wir schliessen uns in der folgenden Stellungnahme zu den einzelnen Gesetzesartikeln den anderen Mitgliedorganisationen der Klima-Allianz an (siehe Anhang).

Mit freundlichen Grüssen



Michèle Andermatt  
Verantwortliche Politik



Marcel Hänggi  
Wissenschaftlicher Mitarbeiter

## Anhang zur Stellungnahme des Vereins Klimaschutz Schweiz zur geplanten Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes

Stellungnahme zu den einzelnen Artikeln

### Art. 3 (Reduktionsziele):

Wir sind in Abs. 1 einverstanden, dass sich die Ziele am eingereichten NDC und nicht am wissenschaftlich nötigen Reduktionsbeitrag der Schweiz orientiert. Allerdings soll diese Reduktion vollständig im Inland erfolgen. Zusätzliche sollen Reduktionen im Ausland im Umfang der von der Schweiz mitverursachten Emissionen finanziert werden, wie dies auch im Schweizer Klimaschutzlangfristplan an die Uno versprochen wird («die Emissionen werden über die gesamten Wertschöpfungsketten reduziert»).

### **Änderungsantrag**

1 Der Bund sorgt dafür, dass die Treibhausgasemissionen im Inland gegenüber 1990 wie folgt vermindert werden (...)

1bis Der Bundesrat kann für einzelne Sektoren Ziele und Zwischenziele festlegen. Dabei werden die Äquivalenz zu anderen Instrumenten ~~Vorleistungen~~ und das wirtschaftlich realisierbare Verminderungspotenzial berücksichtigt.

~~1ter Die Verminderung der Treibhausgasemissionen nach Absatz 1 erfolgt in erster Linie mit Massnahmen im Inland. Der Bundesrat regelt den Anteil.~~

1ter (neu) Durch die Schweiz finanzierte Treibhausgas-Emissionsverminderungen im Ausland werden nicht an das Ziel nach Absatz 1 angerechnet und sollen im Umfang mindestens den von der Schweiz im Ausland mitverursachten Emissionen entsprechen.

### **Begründung**

Abs. 1: Nur wenn die Schweiz ihre Emissionen von 1990 bis 2030 halbiert, ist ihre Netto-null-Verpflichtung bis 2050 oder früher realistisch.

Abs. 1bis: Im Wettlauf gegen die Zeit hin zu Nullemissionen spielen die Vorleistungen keine Rolle. Relevant ist jedoch, dass, wenn z.B. ein Sektor nicht am EHS teilnehmen muss, trotzdem äquivalente Reduktionsziele erreicht werden.

Abs. 1ter: Emissionsreduktionen im Ausland sind wichtig, da unser konsumbedingter CO<sub>2</sub>-Fussabdruck die Inlandemissionen um Faktor 2.5 übertrifft und die Schweiz im Ausland viele Direktinvestitionen tätigt. Auch als globales Finanzzentrum und Sitz von Rohstoffhandelsfirmen und multinationalen Konzerne hat die Schweiz sowohl eine besondere Verantwortung wie auch die nötigen Mittel.

### Art. 4 (Mittel):

Die breitere Ausrichtung des Gesetzes ist hier zu berücksichtigen. Art. 40 regelt bereits den Fall einer Zielverfehlung und Auslandsreduktionen können mit der hier vorgeschlagenen Anpassung nicht an Art. 3 Abs. 1 angerechnet werden.

### **Änderungsantrag**

2 Zur Reduktion sollen auch Massnahmen nach anderen Gesetzgebungen beitragen, welche die Treibhausgasemissionen vermindern oder die Senkenleistung erhöhen, namentlich in den Bereichen Umwelt, Energie-, Abfall-, Land-, Wald-, Finanz- und Holzwirtschaft, Strassenverkehr und Mineralölbesteuerung, sowie freiwillige Massnahmen.

~~5 Können die Reduktionsziele durch die Massnahmen nicht erreicht werden, so kann der Bund die zur Zielerreichung notwendigen internationalen Bescheinigungen erwerben.~~

#### **Art. 6 (Qualitätsanforderungen für Emissionsverminderungen im Ausland):**

Die Schweiz ist auch ein grosser Handelsplatz für internationale Bescheinigungen des freiwilligen Marktes. Die aktuelle Praxis zeigt erhebliche Missstände auf dem freiwilligen Markt. Nach den Klärungen an der COP26 in Glasgow ist es dringend angezeigt, dass auch auf dem freiwilligen Markt Regeln und Gebote gelten. Andere Länder sind hier ebenfalls an Vorbereitungsarbeiten.

#### **Änderungsantrag**

1 Der Bundesrat legt die Anforderungen fest ... berücksichtigt werden. Analoge Anforderungen legt er auch für den freiwilligen Markt fest.

#### **Art. 9 (Gebäude) Abs. 1:**

Die vorgeschlagene Gesetzesänderung übernimmt weitgehend unstrittige Vorschläge aus dem knapp abgelehnten CO<sub>2</sub>-Gesetz und ergänzt das minimale Ziel für die vollständige Dekarbonisierung des Sektors.

#### **Änderungsantrag**

Die Kantone sorgen dafür, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Gebäuden, die mit fossilen Energieträgern beheizt werden, im Durchschnitt der Jahre 2026 und 2027 um 50 Prozent und spätestens 2040 um 100% gegenüber 1990 zielkonform vermindert werden.

#### **Begründung**

Wenn die Schweiz das PA und die Erkenntnisse der Klimawissenschaft ernst nimmt, steht ihr seit dem Jahr des Inkrafttretens von Paris (2016) noch ein Budget für die inländischen CO<sub>2</sub>-Netto-Emissionen von maximal 440 Mt CO<sub>2</sub>-Äq. zur Verfügung. Im Fall einer linearen Reduktion vom damaligen Ausstossniveau müssten die Netto-Emissionen im Inland spätestens bis zum Jahr 2039 auf null absinken. Da der Schweizer Treibhausgas-Ausstoss in der Zeit seit 2016 längst nicht im erforderlichen Masse (ca. 3.5 Prozentpunkte pro Jahr) zurückgegangen ist, müsste die künftige Absenkrate grösser ausfallen und das Netto-Null-Ziel noch früher erreicht werden. Diese Erkenntnisse bedeuten: Mit der Verbrennung aller fossilen Rohstoffe muss hierzulande in spätestens fünfzehn Jahren Schluss sein. Denn Netto-Null erlaubt allenfalls noch jene Emissionen – beispielsweise aus der Landwirtschaft –, die sich nach heutigem Kenntnisstand nicht ganz eliminieren lassen und die deshalb durch negative Emissionen ausgeglichen werden müssen. Die energiebedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Gebäudesektors sind dagegen vollständig auf null zu reduzieren, weil sich der sektorspezifische Energiebedarf – erstens – stärker als in jedem anderen Sektor reduzieren und – zweitens – vollständig durch erneuerbare Energien decken lässt. 2040 ist somit das definitiv späteste Zieljahr für die vollständige Dekarbonisierung des Schweizer Gebäudesektors.

#### **Abs. 1bis**

Der Anreiz einer zusätzlichen Ausnutzung des Grundstücks für umfassende energetische Sanierungen ist zu begrüssen. Ersatzneubauten sind dagegen unterm Strich meist eher ein Teil des Problems als ein Teil der Lösung. Aus Klimaschutzperspektive ist eine umfassende energetische Sanierung in fast allen Fällen die bessere Option. Zudem braucht es für Ersatzneubauten keine zusätzlichen Anreize.

#### **Änderungsantrag**

1bis Die Kantone legen für ~~Ersatzneubauten und~~ umfassende energetische Gebäudesanierungen ...

### **Abs. 3**

Dass neue Gebäude keine Fossilenergieheizung haben sollen, gilt als unbestritten, ist aber in den allermeisten Kantonen noch nicht Vorschrift. Die vorgeschlagene Gesetzesänderung übernimmt weitgehend unstrittige Vorschläge aus dem knapp abgelehnten CO<sub>2</sub>-Gesetz. Sinnvoll ist es zudem, das Instrument des eidgenössischen Gebäude- und Wohnungsregisters (GWR) richtig einzusetzen, indem für alle Gebäude Angaben zum Heizsystem einzutragen sind. Eine aktuelle Abfrage der Datenbank GWR zum Thema Heizungsart verwendet das Jahr 2016 als neuesten Stand!

### **Änderungsantrag**

Ab 2025 dürfen Neubauten durch ihre Wärmeerzeugungsanlage für Heizung und Warmwasser grundsätzlich keine CO<sub>2</sub>-Emissionen aus fossilen Brennstoffen verursachen. Die Baubewilligungsbehörden tragen bei Neubauten, bei bestehenden Bauten innert zwei Jahren oder beim Ersatz der Wärmeerzeugungsanlagen für Heizung und Warmwasser in Altbauten ...

### **Art. 9a (neu) CO<sub>2</sub>-Grenzwerte**

Die Regelung via CO<sub>2</sub>-Grenzwerte war bei der Abstimmung zum abgelehnten CO<sub>2</sub>-Gesetz wenig umstritten und mittlerweile haben die Kantone Glarus und Zürich mindestens so wirksame Regelungen in Volksabstimmungen beschlossen.

### **Änderungsantrag**

1 Ab 2026 dürfen Altbauten, deren Wärmeerzeugungsanlage für Heizung und Warmwasser ersetzt wird, in einem Jahr höchstens 20 kg CO<sub>2</sub> aus fossilen Brennstoffen pro m<sup>2</sup> Energiebezugsfläche verursachen. Der Wert ist in Fünfjahresschritten, um jeweils 5 kg CO<sub>2</sub> pro m<sup>2</sup> zu reduzieren.

2 Als Energiebezugsfläche gilt die Summe aller beheizten ober- und unterirdischen Geschossflächen, die innerhalb der thermischen Gebäudehülle liegen, einschliesslich der Mauer- und Wandquerschnitte (Bruttogeschossfläche).

3 Der Bundesrat legt fest, wie die Anforderungen nach Absatz 1 berechnet werden. Dabei berücksichtigt er das Standortklima.

4 Der für Bauten rechtlich verbindlich gesicherte Bezug erneuerbarer gasförmiger oder flüssiger Energieträger, welcher die gesetzlichen Anforderungen erfüllt, kann dabei zur Erreichung der Vorgaben nach Absatz 1 unter anteiliger Berücksichtigung des Treibhausgas-Fussabdrucks angerechnet werden.

5 Der Bundesrat kann weniger strenge Anforderungen nach Absatz 1 vorsehen, wenn dies aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen oder aufgrund des Schutzes überwiegender öffentlicher Interessen angezeigt ist.

### **Neuwagenflotten (Art. 10 -13a)**

Die Automobilimporteure geben selber an, dass die Neuwagenflottenziele nicht der Grund gewesen seien, weshalb sie die letzte CO<sub>2</sub>-Gesetz-Revision bekämpften ([Medienmitteilung vom Abstimmungssonntag](#)). Bei der Ausgestaltung dieser Massnahme in vielen für die CO<sub>2</sub>-Reduktion entscheidenden Punkten hinter jene Version zurückzugehen, die das Parlament verabschiedet hat, macht deshalb keinen Sinn.

Bei der Totalrevision hat das Parlament sechs Anpassungen am damaligen Vorschlag des Bundesrates vorgenommen. Drei davon (jährliche Zwischenziele mit EU-analoger Senkungsrate, LKW-Flottenziele und die Möglichkeit der Hersteller, Fahrzeuge bei der Treibstoffkompensation anrechnen zu lassen) erhöhen den



Klimaschutz. Sie kommen auch jener Hälfte der Autofahrenden entgegen, die als nächstes ein rein elektrisches Fahrzeug anschaffen möchte. Würden diese drei breit akzeptierten Präzisierungen vorgenommen, könnten wir auch die übrigen drei Änderungen, die das Parlament damals vorgenommenen Anpassungen, akzeptieren, die Vorschlägen der Automobilimporteure entsprechen (Art 17 Erdgas-Anrechnung , Art 18 synthetische Treibstoff-Anrechnung und Art. 12 Abs. 6 LKW-Flottenziele gemäss Schweizer Ausgangslage entsprachen Vorschläge der Automobilhersteller, wobei sich die Artikelnummern auf den Schlussabstimmungstext der Totalrevision beziehen).

Eine Neuwagenflottenpolitik, die nicht einmal die breit akzeptierten Parlamentsentscheide der Totalrevision übernimmt, lehnen wir ab.

Bis 2030 werden sämtliche Fahrzeugtypen mehrerer Hersteller nur noch elektrisch angeboten. Nur ein Flottenziel von 0g CO<sub>2</sub>/km für 2030 trägt dieser Entwicklung Rechnung.

### **Änderungsantrag**

#### **Art. 10 (Grundsatz) Abs. 2bis**

b für Personenwagen, die ab 2030 erstmals in Verkehr gesetzt werden: 0 Prozent.

#### **Detailbegründung**

Fahrzeughersteller überbieten sich gegenseitigen mit immer früheren Jahreszahlen zum Ende ihrer Produktion von Verbrennungsmotoren. Alfa Romeo und Opel bis 2028, Fiat, Peugeot, Ford und Volvo bis 2030 vollständig, Renault bis 2030 für 90% der Fahrzeuge (ICCT 2022).

Die hier vorgeschlagenen Flottenziele entsprechen dem EU-Entscheid von Anfang 2019 und vernachlässigen diese jüngste Entwicklung. Zahlreiche Staaten haben bereits beschlossen oder angekündigt, früher aus der Zulassung von Verbrennungsmotoren auszusteigen, als es die EU-Kommission (Flottenziel 0g CO<sub>2</sub>/km für PWs ab 2035) vorsieht. Weil die Schweiz selber keine Fahrzeuge herstellt, macht es für die Schweiz volkswirtschaftlich noch viel mehr Sinn als für Staaten mit Automobilindustrie, sich der Gruppe der vorangehenden Staaten anzuschliessen und bereits per 2030 0g CO<sub>2</sub>/km festzulegen. Über die Lebensdauer berechnet, sind Elektroautos für die Fahrzeugbesitzer vorteilhafter als Autos mit Verbrennungsmotor. Zwischen 2025 und 2027 werden die reinen Elektroautos diverser Hersteller selbst in der Anschaffung nicht mehr teurer sein als Verbrenner ([T+E/Bloomberg NEF 2021](#)).

Das bundesrätliche Klimaziel von Netto Null Treibhausgasemissionen bis 2050 bedeutet, dass der Strassenverkehr vor 2050 Null erreichen muss. Am wirksamsten und einfachsten wird dies mit einer klaren Neuwagenpolitik erreicht. Ein Neuwagen ist durchschnittlich achtzehn Jahre in der Schweiz unterwegs, bevor er in der Schweiz ausser Verkehr gesetzt wird ([INFRAS 2021](#)). Die nun zur Diskussion stehende Neuwagenflotten-Politik für 2030 gibt deshalb die Klimapolitik des Verkehrs von Mitte bis Ende der 2040er-Jahre vor.

Per 2030 auf klimafreundliche Antriebe zu setzen ist notwendig, damit der Strassenverkehr einen angemessenen Beitrag an die Schweizer Klimapolitik leistet – nachdem er dreissig Jahre keinen Beitrag geleistet hat.

Die Akzeptanz von Neuwagen-Massnahmen ist deutlich höher als bei benzinpreissteigernden Massnahmen. Für den Klimaschutz, die Kosten der privaten Autobesitzer und die Volkswirtschaft wäre ein deutlich strengere Neuwagenpolitik als die der EU viel vorteilhafter als der nun vorgeschlagene Ausbau der Treibstoff-relevanten Massnahmen (Art 13b, 13d, 26).

Entscheidende Teil der EU-Politik – das neue PW-Flottenziel für 2030 (gemäss EU-Kommission -55% gegenüber 2021) – würden mit dem Bundesratsvorschlag (-37.5% gegenüber 2021) NICHT nachvollzogen. Auch die in der EU bereits 2018 in Kraft gesetzten LKW-Flottenziele für 2025 und 2030 sind nicht Teil des Vorschlags des Bundesrates. Mit seinem Vorschlag verabschiedet sich der Bundesrat also von einer EU-orientierten Neuwagenpolitik. Dass die Schweiz jedes Jahr die europaweit CO<sub>2</sub>-intensivsten PWs in Verkehr setzt, macht zusätzliche Massnahmen nötig. Während der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoss der Neuwagen in der Schweiz seit Jahren etwa gleich stark über der EU liegt, steigt in der Schweiz der Marktanteil der Elektromobilität schneller als in der EU. Der Trend zur Elektromobilität macht wirksame Neuwagenflottenziele noch wichtiger: Wird die in der Schweiz höhere CO<sub>2</sub>-Reduktion durch zusätzliche Elektroautos durch (in der Schweiz besonders zahlreiche) neue CO<sub>2</sub>-intensivere Verbrenner kompensiert, bleibt die Schweiz im Vergleich bei der klimaschädlichsten Neuwagenflotte Europas. Die hohen durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagenflotte werden die Kosten zur Umsetzung der Netto-Null-Politik und den Handlungsspielraum der Treibhausgasverursacher ausserhalb des Strassenverkehrs unnötig in die Höhe treiben.

### **Diverse Art. zwischen 10 und 13a: LKW-Flottenziel gemäss Totalrevision**

#### **Änderungsantrag**

#### **Art. 10**

2ter Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen dürfen bezogen auf den Ausgangswert der Europäischen Union für den Zeitraum 1. Juli 2019 - 30. Juni 2020 maximal betragen

a für schwere Fahrzeuge, die in den Jahren 2025-2019 erstmals in Verkehr gesetzt worden sind: höchstens 85 Prozent

b für schwere Fahrzeuge, die ab 2030 erstmals in Verkehr gesetzt worden sind: höchstens 70 Prozent

3 Importeure und Hersteller von Fahrzeugen nach den Absätzen 1 - 2ter (nachfolgende Fahrzeuge) müssen die durchschnittlichen ...

#### **Art. 11**

3 Die Personenwagen ~~einerseits~~, die schweren Fahrzeuge sowie die Lieferwagen und die leichten Sattelschlepper ~~andererseits~~ bilden je eine eigene Neuwagenflotte.

#### **Art. 13**

1 Überschreiten die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagenflotte eines Importeurs oder Herstellers von Personenwagen oder Lieferwagen und leichten Sattelschleppern die individuelle Zielvorgabe, so muss ...

1bis Überschreiten die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagenflotte eines Importeurs oder Herstellers von schweren Fahrzeugen die individuelle Zielvorgabe, so muss der Hersteller oder Importeur dem Bund pro im jeweiligen Kalenderjahr erstmals in Verkehr gesetztes Fahrzeug für jedes Gramm CO<sub>2</sub> pro Tonnenkilometer, das über seiner individuellen Zielvorgabe liegt, einen Beitrag

bezahlen. In den Jahren 2025-2029 liegt dieser Betrag zwischen 4250 und 6800 Franken und ab dem Jahr 2030 zwischen 6800 und 10880 Franken.

#### **Art. 13a**

a die Namen der Importeure und Hersteller, die mindestens 50 Personenwagen oder mindestens 6 schwere Fahrzeuge oder Lieferwagen und leichte Sattelschlepper erstmals in Verkehr gesetzt haben.

#### **Art 10a (Zwischenziele, Erleichterungen und Ausnahmen): Zwischenziele gemäss Totalrevision**

##### **Änderungsantrag**

1 Der Bundesrat kann für schweren Fahrzeuge sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper zusätzlich zu den Zielwerten nach Artikel 10 verpflichtende Zwischenziele vorsehen.

1bis Für Personenwagen legt der Bundesrat die Zwischenziele so fest, dass die Senkungsrate der jährlichen Zwischenzielwerte mit der durchschnittlichen Senkungsrate der Zielwerte der EU übereinstimmt.

##### **Begründung**

Ein konstanter Rückgang Neuwagenflottenemissionen ist schon zu Beginn der 2010er-Jahre eingetreten und ist nun bei einem Trend zur Elektrifizierung noch leichter zu erreichen. Diese Massnahme der kleinen Schritte ist zentral, damit die Schweiz von ihrer unrühmlichen Rolle wegkommt, bei den Personenwagen die CO<sub>2</sub>-intensivste Neuwagenflotte Europas zu besitzen. Werden nicht konstant strengere Ziele gesetzt, nimmt trotz der Massnahme von strenger werdenden Flottenzielen der CO<sub>2</sub>-Ausstoss von Neuwagen zu- statt ab, wie es in den Jahren 2017 bis 2019 der Fall war. Bei der Totalrevision hat das Parlament gezeigt, dass es solche politisch nicht beabsichtigten Fehlentwicklungen künftig vermeiden will.

#### **Abs. 2: Erleichterungen**

##### **Änderungsantrag**

~~2 Er kann beim Übergang zu neuen Zielen besondere Bestimmungen vorsehen, die das Erreichen der Ziele während einer beschränkten Zeit erleichtern.~~

##### **Begründung**

Da in der EU unseres Wissens keine solche bestehen und auch jene in der CO<sub>2</sub>--Verordnung per Ende 2022 auslaufen, sehen wir die Notwendigkeit nicht, diesen Absatz für befristete Ausnahmen zu behalten. Wir sind der Meinung, dass Ausnahmen, die die EU allenfalls künftig beschliessen könnte, vom Schweizer Gesetzgeber explizit beschlossen werden sollen, gerade auch weil sie in der Vergangenheit politisch sehr umstritten waren. Abs. 2 gemäss Bundesrat (nicht länger als in der EU) ziehen wir Abs. 2 gemäss geltendem Recht vor.

Es ist wichtig, dass Hersteller, die den CO<sub>2</sub>-Ausstoss des gesamte Verbrennungsmotorensortiment reduzieren, gleichbehandelt werden wie Hersteller, die keine Verbrennungsmotoren mehr optimieren, aber nur einen kleinen Prozentsatz an Fahrzeugen mit Elektroantrieb verkaufen und so dank wenigen Fahrzeugen, die mit 0g CO<sub>2</sub>/km in den Flottendurchschnitt eingehen, eine gleich starke durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Reduktion erreichen. Wir begrüssen es deshalb, dass der Bundesrat ab 2023 diese Gleichbehandlung erstmals gewährleisten will.

## Art. 10b Abs. 2: Vorschläge zu einer weitergehenden Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen

### Änderungsantrag

2 Er unterbreitet der Bundesversammlung ... für die Zeit nach dem Jahr 2025. Er berücksichtigt dabei ...

### Begründung

Beim nächstenmaligen Revisionsbedarf ist die Jahreszahl unverständlich gewählt. Die vorgeschlagenen Reduktionen von -37.5 Prozent für Personenwagen und -31 Prozent für leichte Nutzfahrzeuge werden bald nicht mehr der EU-Politik entsprechen. Eine neue Vorlage muss deshalb so terminiert sein, dass sie in Bezug auf die Ziele für nach 2025 (nicht nach 2030) rechtzeitig in Kraft treten kann.

## Art. 11 (Individuelle Zielvorgabe)

### Änderungsantrag

2 Bei der Festlegung der Berechnungsmethode berücksichtigt der Bundesrat neben den Zielwerten nach Artikel 10 insbesondere:

a die Eigenschaften der Fahrzeuge in der Neuwagenflotte wie ~~das Gewicht oder~~ die Standfläche.

3bis Importeure und Hersteller können sämtliche Elektrofahrzeuge von ihrer Neuwagenflotte ausnehmen lassen. Sie müssen dies dem Bundesamt für Energie (BFE) vor Beginn des betreffenden Jahres mitteilen.

6 Importeure und Hersteller, die sich nicht zu einer Emissionsgemeinschaft zusammengeschlossen haben, können untereinander Fahrzeuge nicht abtreten.

### Begründung

Zu Abs. 2: Der Einbezug des Gewichts in die Flottenziele führt zum perversen Anreiz, dass Importeure, die zusätzliche besonders schwere Fahrzeuge mit einem weniger strengen Flottenziel belohnt werden. Durch die Abschaffung der Nischenziele (Motion Müller 20.3210) hat das Parlament gezeigt, dass es Spezialregelungen für Hersteller besonders schwerer Fahrzeuge nicht honoriert.

Zu Abs. 3bis: Um das Anliegen umzusetzen, dass Treibstoffimporteure vermehrt Klimaschutzprojekte im Verkehr statt bei Gebäuden und Industrie realisieren, muss Fahrzeugflotten das Recht eingeräumt werden, das System der Neuwagenflottenziele zu verlassen. Die selbe CO<sub>2</sub>-Reduktion darf nicht mehrfach angerechnet werden. Wie die Zwischenziele und die LKW-Flottenziele hat sich auch diese Bestimmung bereits bei der Totalrevision durchgesetzt.

Zu Abs. 6: Im Gegensatz zur neuen Möglichkeit nach Abs. 3bis ist das Recht einer sogenannten Abtretung abzuschaffen. Abtretungen haben dazu geführt, dass Elektroautohersteller in der Vergangenheit systematisch die Sanktionen jener Hersteller minimieren konnten, die jeweils am weitesten von ihren Flottenzielen entfernt waren. Im Gegensatz zu den Emissionsgemeinschaften hat sich der Gesetzgeber nie für diese noch flexiblere Regelung zur Schwächung der Flottenziele ausgesprochen.

## Treibstoffe für den Landverkehr (Art 13b und 13c)

Mit dieser neuen Massnahme soll die bestehende Mineralölsteuerbefreiung beendet werden. Dabei wird berücksichtigt, in welchem Ausmass die Biotreibstoffe inkl. ihrem Anbau zu einer CO<sub>2</sub>-Einsparung führen (Art. 12b Mineralölsteuergesetz). Die effektive CO<sub>2</sub>-Einsparung gegenüber fossilen Treibstoffen ist auch bei der neuen Massnahme zu berücksichtigen. Entsprechend ist nur die effektive CO<sub>2</sub>-Einsparung an den vorgegebenen Prozentsatz anzurechnen.

Ein fossilfreier Strassenverkehr lässt sich langfristig durch rein elektrische Fahrzeuge viel einfacher und für Autofahrende kostengünstiger erreichen als über die Beimischung erneuerbarer Treibstoffe. Das Potential für ausreichende Biotreibstoffe ist nicht ausreichend und der Flugverkehr muss Priorität haben. Biotreibstoffe für den Landverkehr können deshalb nur eine Verlegenheitslösung sein, die offenbart, dass bislang zu wenige politische Anstrengungen unternommen wurden.

Wir können diese Massnahme deshalb nur als Verlegenheitslösung unterstützen. Weil das Neuwagenflottenziel für Personenwagen nicht per 2030 (sondern gemäss EU-Kommission erst per 2035) auf 0g CO<sub>2</sub>/km gesetzt wird, wie dies für eine Netto-Null 2050 kompatible Verkehrsklimapolitik notwendig wäre, wird der Einsatz von Biotreibstoffen ab den 2040er-Jahren zwingend sein, falls keine Ausserverkehrssetzungsbestimmung für Fahrzeuge erlassen wird. Wir verstehen diese Massnahme deshalb vor allem als notwendigen Anreiz, um in den 2040er-Jahren den nötigen Anteil an erneuerbaren Treibstoffen verwenden zu können.

Wir unterstützen es, die Biotreibstoffförderung in bestehendem Umfang analog zum Instrument der Steuerbefreiung aus der gesetzlichen Obergrenze der Treibstoffkompensationsmassnahme (Art 26) von maximal 5 Rappen pro Liter Benzin und Diesel herauslösen und die Massenbilanzierung im Rahmen der Mindestanforderungen an erneuerbare Treibstoffe zuzulassen.

## **Änderungsantrag**

### **Art. 13b (Grundsatz):**

1 Wer nach dem Mineralölsteuergesetz ... in den steuerrechtlich freien Verkehr mindern. Anrechenbar sind nur Netto-Emissionsreduktionen im Vergleich zu fossilen Treibstoffen. Die erneuerbaren Treibstoffe müssen die Anforderungen nach Artikel 35d Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983 (USG) erfüllen.

2bis Liegt kein Herkunftsnachweis vor, dürfen nur Treibstoffe aus Abfällen und Produktionsrückständen angerechnet werden.

## **Begründung**

Bei der Totalrevision wurde die Anrechnung der Biotreibstoffe an das bisherige Instrument der Treibstoffkompensation auf Netto-Emissionsreduktionen beschränkt (Art. 30 Abs. 3 Schlussabstimmungstext). Das ist auch im Sinne der Mineralölsteuerbefreiung, die durch diese Massnahme ersetzt werden soll. Denn auch bisher sind nur jene Biotreibstoffe steuerbefreit, die fossilen Treibstoffen bezüglich Klimawirkung deutlich überlegen sind.

Im erläuternden Bericht (Seite 32) wird ausgeführt, dass die Herkunft der erneuerbaren Treibstoffe durch einen Herkunftsnachweis zurückverfolgt werden soll. Dies unterstützen wir sehr. Sollte die Umsetzung noch nicht per 2025 möglich sein, wäre zu präzisieren, dass im Zeitraum ohne Herkunftsnachweis ausschliesslich Abfälle und Produktionsrückstände an die prozentualen Vorgaben angerechnet werden können.

### **13d (Pflicht zur Beimischung von erneuerbaren Flugtreibstoffen bei Flugpetrol):**

## Änderungsantrag

1 Betreiber von Luftfahrzeugen müssen einen Anteil von mindestens 10% erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen beimischen (Beimischquote). Die Beimischquote kann einen Mindestanteil von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen umfassen. ...

2 Der Bundesrat legt die Beimischquote und den Mindestanteil der erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffe fest. Dabei berücksichtigt er insbesondere den Verbrauch die Höhe der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Schweiz pro Kopf und der Schweizer Kaufkraft und die internationale Abgabesituation. Er berücksichtigt dabei insbesondere internationale Entwicklungen und Regelungen.

## Begründung

Der Prozentsatz für erneuerbare synthetische Treibstoffe ist deutlich höher zu wählen als im Bericht erläutert. Alleine die Firma Synhelion will bis dann so viel erneuerbare synthetische Treibstoffe produzieren, dass 50 Prozent der Flüge ab der Schweiz damit betrieben werden könnten ([Synhelion 2022](#)).

Das Ziel der Massnahme ist, den Umstieg auf erneuerbare Treibstoffe anzustossen. Wegen des zu bescheidenen Potentials und weil die Wertschöpfung kaum in der Schweiz stattfindet, sind Biotreibstoffe dafür nicht geeignet, um langfristig klimafreundliche Innovationen auszulösen. Bei den Anteilen für den Landverkehr ist die Ausgangslage anders. Dort ist das Ziel, zu möglichst geringen Kosten vor allem auch in der kurzen Zeit bis 2030 eine CO<sub>2</sub>-Reduktion herbeizuführen, die mit zunehmender Elektrifizierung des Strassenverkehrs je länger, desto weniger notwendig sein wird. Im Gegensatz zum Flugverkehr wird also keine Lösung gesucht, die in der Lage ist, die Dekarbonisierung vollständig und alleine zu meistern.

Werden die gesamten negativen Klimaauswirkungen berücksichtigt, verursachte der Flugverkehr im Jahre 2018 27 Prozent der Schweizer Klimabelastung (siehe Interpellation Ryser 21.4259). Schweizerinnen und Schweizer steigen doppelt so häufig ins Flugzeug wie die Bewohner unserer Nachbarstaaten. In Zeiten mit billigen Flugangeboten liegt das vor allem auch an der hohen Schweizer Kaufkraft. Klimaschutzmassnahmen im Flugverkehr müssen deshalb die Schweizer Kaufkraft mitberücksichtigen – umso mehr, als Flugtickets in vielen europäischen Ländern, unter anderem in den Nachbarländern der Schweiz, besteuert werden. Mit einem Mindestprozentsatz von 10 Prozent besteht also auch bei einer allfälligen Überwälzung auf die Kunden keine Gefahr einer Verlagerung von Flügen nach Frankfurt oder München.

Die Prozentsätze EU-analog zu wählen, steht im Widerspruch zur neuen Massnahme für den Landverkehr. Wie der Bund schreibt, wird die EU-Analogie dieser Massnahme unter anderem dadurch, dass nicht die einzelnen Luftfahrtunternehmen verpflichtet werden, ohnehin gebrochen. Wir sehen den Nutzen nicht, hier ein Umgehungspotential (Minderausgaben für die Unternehmen bei zusätzlicher Klimabelastung) zu schaffen, das gemäss Bericht ein Monitoring nach sich ziehen würde.

### 13e (Sanktion bei Nichterfüllung der Beimischquote):

## Änderungsantrag

2 Die Einnahmen werden für Massnahmen zur Treibhausgasreduktion im Flugverkehr nach Artikel 103b Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt verwendet.

## Begründung

Die Gelder sollen im Luftverkehr verbleiben und nicht der allgemeinen Bundeskasse zufließen. Mit der zusätzlichen klimapolitisch ausgerichteten Technologieförderung werden zusätzliche Ausgaben geschaffen, die

mit der Sanktion der Luftverkehrsunternehmen und einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags auf mineralölsteuerpflichtige Flüge gegenfinanziert werden können.

Um eine möglichst schnelle Einführung sicherzustellen und die Schweizer Produkte gut zu positionieren, könnten wir uns auch eine degressive Ausgestaltung (zu Beginn mehr als 600 Franken pro Tonne CO<sub>2</sub>, danach sinkend) vorstellen. Mit zunehmendem Skaleneffekten werden die Produktionskosten sinken. Das System würde so an ein kostendeckendes System angeglichen.

#### **Art. 16 (Verpflichtung zur Teilnahme: Betreiber von Anlagen):**

Aktuell hat der Bundesrat mit den Betreibern von KVA eine Branchenvereinbarung abgeschlossen, welche bei weitem nicht äquivalent ist im Vergleich zu den Zielen des Emissionshandelssystems. Im Gesetz soll deshalb neu die Wirkung als Kriterium aufgenommen werden.

#### **Änderungsantrag**

3 Der Bundesrat legt die Anlagekategorien fest, wobei entsprechende Branchenvereinbarungen zu mindestens äquivalenten Emissionsreduktionen führen müssen wie die Bestimmungen in Art.19. Bestehende Branchenvereinbarungen müssen bis spätestens 1 Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes neu abgeschlossen werden.

#### **Art. 31 (Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen):**

Wir unterstützen die hier vorgeschlagenen Neuerungen, da das aktuelle System ungeeignet ist, dass sich die Unternehmen tatsächlich auf eine Dekarbonisierung einstellen. Das heutige System mit der CO<sub>2</sub>-Abgaberückerstattung bei Einhaltung der Zielvereinbarung bedeutet gleichzeitig, dass diese Unternehmen ihre Klimaschadenskosten von rund 200 Fr/t CO<sub>2</sub> (siehe ARE und UBA) nicht bezahlen. Da es freiwillig ist, Zielvereinbarungen einzugehen, sollen diese in folgenden Punkten angepasst werden:

1. Die Dekarbonisierung soll bis 2035 erreicht werden. Schliesslich hilft dies auch jenen Gemeinden und Städten, die weitergehende Klimaziele verfolgen als der Bund.
2. Der Dekarbonisierungsplan der Unternehmen muss zwingend nicht nur Brennstoffe, sondern auch Treibstoffe einschliessen.
3. Ein Zusatzanreiz soll jene Unternehmen belohnen, die bereits vor 2030 dekarbonisiert sind. Die Erhöhung der Teilzweckbindung der CO<sub>2</sub>-Abgabe kommt somit nicht nur den Hausbesitzern, sondern auch Unternehmen zugute. Diese Zusatzwirkung ist dringend nötig, um die Wirksamkeit des Gesetzes bis 2030 zu erhöhen.

#### **Änderungsantrag**

Art. 31 Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen

1 ...

c. der Betreiber legt gegenüber dem Bund glaubhaft dar, wie er bis spätestens Ende 2040~~35~~<sup>35</sup> keine Treibhausgasemissionen aus der energetischen Nutzung fossiler Brenn- und Treibstoffe mehr verursacht;

...

2 Die Verminderungsverpflichtung dauert bis Ende 2040~~35~~<sup>35</sup> und enthält Treibhausgas-effizienz-ziele für die Zeitspannen 2025–2030 und 2031–2040~~35~~<sup>35</sup>.

Art. 31a (neu) Bonus für vorgezogene Nullemission

1 Betreiber mit Verminderungsverpflichtung gemäss Art. 31, welche für ihre Tätigkeiten vor 2030 keine Treibhausgasemissionen aus der Nutzung fossiler Brenn- und Treibstoffe mehr verursachen, können für die Jahre 2025 bis 2030 ohne entsprechende Treibhausgasemissionen ein Bonus pro reduzierte Tonne gegenüber der in der Zielvereinbarung fixierten Ziele beantragen.

2 Der Bundesrat regelt das Verfahren und die Höhe der Bonus.

Art. 34a (neu) Bonus für vorzeitige Nullemissionen bei Unternehmen

Vom Ertrag der CO<sub>2</sub>-Abgabe werden in der Periode 2025-2030 höchstens 300 Millionen Franken für die Boni gemäss Art. 31a (neu) bereitgestellt.

### **Begründung**

Das Ziel von Art 31a (neu) und 34a (neu) ist es, dass Unternehmen einen Zusatzanreiz haben, ihre gesamte Energieversorgung auf CO<sub>2</sub>-freie Quellen umzustellen, statt die bisherige inkrementale Planung und Umsetzung weiterzuführen. Die Bonuslogik macht es attraktiv, möglichst bereits per 2025 umzustellen, statt bis 2030 zu warten. Denn so kann die Belohnung maximal dazu beitragen, die Investitionsmehrkosten zu amortisieren. Diese Boni sind wichtig, denn ein Unternehmen ohne CO<sub>2</sub>-Emissionen erhält auch keine Rückerstattung der CO<sub>2</sub>-Abgabe, sondern nur noch die tiefere Rückverteilung via AHV-Arbeitgeberbeitrag. Die Boni stellen umgekehrt sicher, dass kein neuer unbefristeter Subventionstatbestand geschaffen wird und dass die Teilzweckbindung der CO<sub>2</sub>-Abgabe ab 2031 reduziert werden kann. Die reservierten Beiträge gemäss Art. 34a sollen es erlauben, dass, wenn 2025/26 erst geringe Beträge ausbezahlt werden, diese dann 2029/30 im nötigen Umfang zur Verfügung stehen.

### **Art. 32 (Sanktion bei Nichteinhalten der Verpflichtung):**

Aufgrund der übergeordneten Zielsetzung in Art. 3 können fehlende Reduktionen im Inland nicht mit Auslandsreduktionen kompensiert werden. Deshalb beantragen wir die Streichung der Auslandsoption. KliK und weitere Anbieter können für einen liquiden Markt sorgen.

### **Änderungsantrag**

Art. 32 Sanktion bei Nichteinhalten der Verpflichtung

...

b. im Folgejahr ein Emissionsrecht ~~oder eine internationale Bescheinigung~~ abgeben.

### **Art. 32a und 32b (WKK):**

Im Prinzip gibt es keine Gründe für eine Rückerstattung. Art 32a und 32b könnten ersatzlos gestrichen werden. Denn andernfalls könnte jeder CO<sub>2</sub>-Emittent eine Sonderregelung einfordern. Besonders stossend ist es, dass hier fossile Stromproduktion aus Anlagen, die nicht am EHS teilnehmen, gefördert werden soll. Art. 17 Abs. 2 sieht dort genau das Gegenteil vor. Wird die fossile Stromerzeugung subventioniert, erschwert dies den Markteintritt erneuerbarer und synthetischer Gase zusätzlich. Somit ist die vorgeschlagene Regelung widersprüchlich und entgegen den strategischen Zielsetzungen. Im Sinne einer Förderung der Transformation kann Abs. 2 in Art. 32b temporär bestehen bleiben.

### **Änderungsantrag**

Art. 32a Betreiber von WKK-Anlagen



1 Betreibern von WKK-Anlagen ... wird die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Gesuch hin ~~ganz oder~~ teilweise zurückerstattet, wenn ...

Art. 32b Voraussetzung für die Rückerstattung und Umfang

~~1 Zurückerstattet werden 60 Prozent der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf fossilen Brennstoffen, für die der Betreiber nachweist, dass sie für die Erzeugung von Elektrizität eingesetzt wurden.~~

~~2 Die restlichen 40 Prozent der CO<sub>2</sub>-Abgabe werden bis 2030 zurückerstattet, wenn ...~~

## 6. Kapitel: Verwendung der Erträge

Diese Teilrevision will primär über finanzielle Anreize arbeiten und schafft neue Fördertatbestände. Oftmals wird auch im Begleitbericht aufgezeigt, woher welche Mittel stammen. Unklar bleibt jedoch, weshalb die zahlreichen weiteren Einkommen durch Sanktionsgelder und die Auktion von Emissionsrechten an Grosse Mittelen (ohne Luftfahrt) nicht ebenfalls zweckgebunden werden für die geplanten Ausgaben. Da diese Gelder schwer budgetierbar sind, helfen Sie dem Finanzdepartement nicht in der Jahresplanung. Eine Verwendung im Zweckbindungstopf, welcher auch zu einem gewissen Grad vorhandene Mittel ins nächste Jahr übertragen kann, scheint hier sehr angemessen. Gerade die Sanktionsgelder fallen dann an, wenn Klimaziele nicht eingehalten werden und somit das Sanktionsgeld am besten in alternative Klimaschutzprojekte investiert werden können. Wir bitten den Bundesrat einen solchen Artikel hier vorzusehen.

### Art. 33a: Zweckbindung der CO<sub>2</sub>-Abgabe

Wir sind klar der Meinung, dass eine deutlich höhere Zweckbindung als ein Drittel rechtlich zulässig ist und stützen uns dabei auf das «[Verfassungsrechtliche Gutachten zuhanden von Alliance Sud betreffend die rechtlichen Anforderungen an zusätzliche Finanzierungsinstrumente](#)». Da die Emissionen von Treibhausgasen Schäden verursachen, welche die aktuelle Bevölkerung der Schweiz nur sehr begrenzt selbst trägt, macht es viel Sinn, einen Teil der Gelder für weitergehende Emissionsreduktionsanstrengungen einzusetzen oder auch Anpassungsmassnahmen zu finanzieren.

Statt die Teilzweckbindung von 1/3 auf 1/2 zu erhöhen, wäre es jedoch deutlich sinnvoller, die CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe auf 180 Fr/t CO<sub>2</sub> zu erhöhen und weiterhin zu einem Drittel zweckzubinden. Dies ist unsere präferierte Option.

Wäre der Bundesrat jedoch bereit, die zusätzlich nötigen Mittel aus dem Bundeshaushalt zu nehmen, so wären wir auch bereit, die Teilzweckbindung bei einem Drittel zu belassen, ohne die CO<sub>2</sub>-Abgabe vorläufig anzuheben. Dies soll kein Präjudiz für andere Lenkungsabgaben darstellen, da die sozial optimale Teilzweckbindung je nach Sektor unterschiedlich ausfallen kann (siehe Luftfahrt).

### Art. 34 Abs. 2 Bst. b.

Der Ergänzungsbeitrag des Bundes sollte nicht auf das Doppelte, sondern auf das Dreifache der kantonalen Mittel begrenzt werden. Den Kantonen steht keine Finanzierungsquelle wie die CO<sub>2</sub>-Abgabe des Bundes zur Verfügung. Unzureichende kantonale Mittel würden dabei auch in Zukunft der Flaschenhals des Gebäudeprogramms bleiben. Die Anhebung der maximalen Zweckbindung nach Art. 33a Abs. 1 bliebe in Bezug auf das Gebäudeprogramm wirkungslos, weil schon die niedrigere Obergrenze von einem Drittel bislang nie ausgeschöpft wurde.

### Änderungsantrag

b. In Abweichung von ... Der Ergänzungsbeitrag darf nicht höher sein als das ~~Doppelte~~ Dreifache des vom Kanton zur Durchführung ...

### **Art. 34 Abs. 3**

Die Bereitstellung von zusätzlichen Mitteln für den Heizungsersatz ist eindeutig zu begrüssen. Allerdings werden die durch die Änderung von Art. 33a Abs. 1 zusätzlich verfügbar gewordenen Mittel bei weitem nicht ausgeschöpft. 2019 standen bei einem Abgabesatz von 96 SFr/t CO<sub>2</sub> 1166 Mio. Franken zur Verfügung. Nach Inkrafttreten des revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetzes wird es aufgrund des höheren Abgabesatzes von 120 CHF/t CO<sub>2</sub> deutlich mehr sein (voraussichtlich rund 1400 Mio. CHF). Durch die Anhebung der maximal möglichen Zweckbindung von 33 auf 49 Prozent werden geschätzt zusätzliche 235 Mio. CHF/Jahr verfügbar (685 Mio. CHF/Jahr statt 450 Mio. CHF/Jahr).

### **Änderungsantrag**

Aus dem Ertrag nach Artikel 33a Absatz 1 werden den Kantonen befristet bis Ende 2030 zusätzlich jährlich ~~40~~200 Millionen Franken für Impulsprogramme für ...

### **Begründung**

Schweizweit sind heute alleine in Wohnbauten schätzungsweise noch 900 000 fossile Heizungen in Betrieb. Damit der Gebäudepark bis spätestens 2040 CO<sub>2</sub>-frei wird, müssten in Wohnbauten jedes Jahr rund 50 000 fossile Heizungen durch erneuerbare Heizsysteme ersetzt werden. Aktuell werden im Rahmen des Gebäudeprogramms schweizweit rund 12 500 Heizungsanlagen ersetzt. Um weitere 37 500 Heizungen auszutauschen – darunter auch einige, die ihr Lebensende noch nicht erreicht haben (s.u.) –, würden bei einem Fördersatz von bloss durchschnittlich 5000 CHF pro Heizungswechsel schon knapp 190 Mio. CHF/Jahr gebraucht. Die o.g. 200 Millionen stellen also eine Untergrenze dar. Mit vom Heizungsalter abhängig gestaffelten Fördersätzen sind jeweils angemessene Entschädigungen für den Ersatz von noch nicht amortisierten Fossilheizungen möglich.

### **Art. 35 Förderung von Technologien zur Verminderung der Treibhausgase**

Die Anpassung in Abs. 4 soll sicherstellen, dass der Technologiefonds sich neu stärker auf Unternehmen konzentriert, die sich am Schritt von der Kleinserie zur Industrialisierung befinden. Die bisherige Fokussierung auf Kleinstprojekte ist nun nicht mehr angebracht, da kaum noch Zeit bleibt für eine spätere Skalierung.

Obschon sich der Ersatz fossiler Heizungsanlagen durch erneuerbare Alternativen über deren Lebensdauer meist lohnt, kann dieser Ersatz für nicht liquide Hausbesitzerinnen und -besitzer ein Problem darstellen, falls die Tragbarkeitskriterien für eine Hypothek nicht erfüllt werden. Da sich die Investition (insbesondere kombiniert mit den vorhandenen Förderprogrammen) meist selbst über tiefere Energie- und Betriebskosten amortisiert, kann der Bund mit minimalem Risiko solche Bürgschaften übernehmen. Die eigentliche Abwicklung soll möglichst über die üblichen Haus- und Hypothekarbanken erfolgen.

### **Änderungsantrag**

1 Vom Ertrag nach Artikel 33a Absatz 1 werden pro Jahr höchstens ~~2~~50 Millionen Franken dem Technologiefonds zur Finanzierung von Bürgschaften und zur Absicherung von Risiken gemäss Absatz 5 und 6 zugeführt.

4 Die Bürgschaften werden für die Dauer von höchstens 10 Jahren und 1 bis 20 Mio. Fr pro Unternehmen gewährt.

6 Mit den Mitteln aus dem Technologiefonds sichert der Bund zudem Risiken von Investitionen in den fossilfreien Heizungsersatz ab, um die Tragbarkeitskriterien einfacher zu erfüllen und Härtefälle zu verhindern.

### **Art. 35a (neu): Förderung von Plattformen und vernetzten Projekten**

Die Erfahrung zeigt, dass Information und Förderprogramme allein nicht reichen, um Individuen und Unternehmen zu erreichen und zum Handeln zu bewegen oder auch ganze Gemeinden oder Regionen zu koordiniertem Handeln anzuregen. Deshalb ist es hilfreich, wenn dezentral entsprechende Initiativen entstehen und diese den Kreis der Handelnden vergrössern. Die Möglichkeit, diese Initiativen mit Finanzhilfen zu unterstützen, steigert die Schlagkraft deutlich.

#### **Änderungsantrag**

Vom Ertrag nach Artikel 33a Absatz 1 werden pro Jahr höchstens 25 Millionen Franken den Kantonen, Gemeinden, lokale Initiativen oder deren Plattformen Finanzhilfen gewährt für Projekte, die die Verminderung von Treibhausgasemissionen verfolgen.

### **Art. 36: Verteilung an Bevölkerung und Wirtschaft**

Wir begrüssen die beabsichtigte Anpassung bei der Rückverteilung via AHV-Lohnsumme. Da trotz Ankündigungen des UVEK die Rückverteilung an Private weiterhin fast unerkannt via Krankenkassen erfolgt, schlagen wir hier vor, das Gesetz zu präzisieren. Es ist wichtig, dass auch die Privaten verstehen, wie eine Lenkungsabgabe funktioniert, und dass sie darauf vertrauen können, dass das Geld tatsächlich zurückfliesst. Schliesslich ist es unverständlich, weshalb nicht alle keine Rückverteilung erhalten, die von der CO<sub>2</sub>-Abgabe befreit werden. Das Bevorzugen einzelner Gruppe von Unternehmen kann nicht begründet werden. Solche Industriesubventionen an einzelne Unternehmen ohne zusätzlichen Klimaschutznutzen lehnen wir ab.

#### **Änderungsantrag**

Art. 36: Verteilung an Bevölkerung und Wirtschaft

2 Der Anteil der Bevölkerung wird ... regelt Art und Verfahren der Verteilung und stellt sicher, dass die Empfänger die Rückverteilung wahrnehmen und den Grund für die Überweisung oder Anrechnung einwandfrei einordnen können. Er kann ...

4 Keinen Anteil am Ertrag der CO<sub>2</sub>-Abgabe erhalten

a. Betreiber von Anlagen, die sich am Emissionshandelssystem beteiligen und so von der CO<sub>2</sub>-Abgabe befreit werden;

b. Betreiber mit Verminderungsverpflichtung nach Artikel 31; und

c. Betreiber von WKK-Anlagen nach Artikel 32b.

### **Art 37 und Mineralölsteuerverwendungsgesetz bzgl. Spezialfinanzierung Strassenverkehr (Ladeinfrastruktur)**

#### **Änderungsantrag**

1 Der Bund fördert mit den Erlösen aus der Sanktion nach Artikel 13 ab dem Jahr 2024 ~~in den Jahren 2024-2030~~ die Installation von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge in Mehrparteiengebäuden, in Betrieben ~~und auf öffentlichen Parkplätzen.~~

~~2 Bis Ende 2032 nicht ausgeschöpfte Mittel gemäss Absatz 1 sowie die Erlöse aus der Sanktion ab dem Jahr 2031 werden dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) zugewiesen.~~

## Begründung

Eine schnelle Elektrifizierung des Strassenverkehrs ist für das Erreichen der Klimaziele entscheidend. Ladestationenfinanzierung via Verursacherprinzip innerhalb der bestehenden Strassenfinanzierung ist einer Ladestationenfinanzierung mit allgemeinen Steuererträgen ganz klar vorzuziehen und wir schlagen vor, die Verursachergerechtigkeit noch zu verstärken. Die Finanzlage des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF ist mehr als ausreichend. Wir unterstützen deshalb den Vorschlag des Bundes, die Neuwagensanktionserträge neu nicht mehr für den Nationalstrassenbau, sondern zu Gunsten der Ladeinfrastruktur zu verwenden, sehen aber Anpassungsbedarf bei Einnahmen und Mittelverwendung. Die einfachste und klimapolitisch beste Lösung wäre ein viel ambitioniertes Neuwagenflottenziel. Auch deshalb ist ein Neuwagenflottenziel von 0g CO<sub>2</sub>/km für 2030 zielführend. Die Importeure müssten den Elektroautoabsatz erhöhen und jene, die das nicht tun, müssten deutlich mehr an den Ladestationenausbau bezahlen.

In der Vergangenheit schwankten die Erträge aus den Sanktionszahlungen jener Autoimporteure, die ihre Flottenziele verfehlen, stark. Im ersten Jahr mit neuen Zielwerten sind die Erträge jeweils am höchsten. Konstante Einnahmen für die Ladestationenfinanzierung können nur erreicht werden, indem nicht fünf Jahre die gleichen Flottenzielwerte gelten. Die Bestimmung, die zumindest für PW jährlich gemäss EU-Senkungsrate angepasste Zwischenziele verlangt, behebt diesen Mangel.

Der Finanzbedarf zum Ausbau von Elektroladestationen ist grösser als die hier zur Verfügung gestellten Mittel (siehe auch Bericht S. 38). Weil viele der wichtigen Hersteller bis 2030 grösstenteils oder ausschliesslich Personenwagen ohne Verbrennungsmotor verkaufen wollen, werden die Einnahmen aus den Neuwagensanktionen massiv rückläufig sein. Bereits heute – wo die Elektrifizierungsstrategien der Hersteller erst teilweise umgesetzt sind – bezahlt die Mehrheit der zehn grössten Hersteller keine Neuwagensanktionen.

Um den Finanzbedarf zu decken und die Abhängigkeit der Ladestationeninfrastruktur möglichst unabhängig von einzelnen Herstellern zu gestalten, sollen die Ladestationen im Strassenraum nicht über die Neuwagenflottenziele, sondern über die Mineralölsteuer finanziert werden. Die Einnahmen der Mineralölsteuer sind viel weniger stark rückläufig als die Erträge aus den Neuwagenflottenzielen. Deshalb soll der Ladestationenausbau wo möglich über die mineralölsteuerbasierte Strassenfinanzierung erfolgen. Im Jahr 2021 waren 13 Prozent aller Neuwagen rein elektrisch. Bei der Gesamtzahl der Fahrzeuge waren es jedoch erst 1,5 Prozent. Ladestationen im Strassenraum können über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert werden. Zum Beispiel könnte der Bund die kantonalen Hauptstrassenbeiträge für jene Kantone erhöhen, die in ihrem Strassenraum Ladestationen installieren. Die Mehrausgaben des Bundes können, wenn nötig zu Lasten des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF, ausgeglichen werden (Art. 86 Abs. 5 BV).

Um einen Anreiz für eine zusätzliche private Ladestationeninfrastrukturfinanzierung zu schaffen, unterstützen wir auch eine explizite Teilzweckbindung der Treibstoffkompensationspflicht für den Strassenverkehr. Diese Massnahme passt gut zur Herangehensweise des Bundesrates, dass Gelder vermehrt in jenem Emissionssektor verwendet werden soll, wo sie erhoben werden. Heute werden mit Treibstoffimporteurprojekten zu einem grossen Teil Massnahmen bei Gebäude oder Industrie finanziert.

Den Vorschlag des Bundesrates sehen wir – solange er nicht stärker fossilverbrauchsabhängig und somit mit grösserer Einnahmensicherheit und erst noch auf wenige Jahre befristet erfolgt – als Rückschritt im Vergleich zur Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes, wo nicht nur eine Finanzierung explizit für Mehrparteiengebäude via Gebäudeprogramm, sondern vor allem auch eine zusätzliche benzinpreisfinanzierte Regelung für Ladestationen und andere alternative Antriebe des Strassenverkehrs enthalten war (3 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen importierter Treibstoffe gemäss Art. 30 Abs. 3 Schlussabstimmungstext).

Die Befristung dieser Massnahme auf lediglich sechs Jahre lehnen wir ab. Die Elektrifizierung wird 2031 noch überhaupt nicht abgeschlossen sein. Auf dem Gebrauchtwagenmarkt werden Verbrennungsmotoren auch in den 2030er-Jahren noch verbreitet sein. Die Zweckbindung für die Ladestationenfinanzierung zu befristen, würde vor allem jenen Teil der Autofahrenden treffen, die keine Neuwagen kaufen. Sie werden später auf Elektroantrieb umsteigen, hätten länger die höheren Betriebskosten fossiler Energie zu bezahlen und würden in den 2030er-Jahren nicht von einer Ladeinfrastrukturmitfinanzierung durch den Bund profitieren. Im Jahr 2025 auch bereits die Neuwagensanktionen von 2024 für die Neuerung, statt den Nationalstrassenbau zu verwenden, befürworten wir.

### **Art 37a Grenzüberschreitender Personenfernverkehr auf der Schiene und Änderung Personenbeförderungsgesetz**

#### **Änderungsantrag**

1 ~~Der Bund fördert unter anderem~~ mit den Erlösen aus den Versteigerungen der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge, ~~höchstens jedoch mit 30 Millionen Franken pro Jahr~~, den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr auf der Schiene einschliesslich Nachtzügen. ...

2 ~~Die Finanzhilfen können längstens bis Ende 2030 gewährt werden~~

3 Die Gewährung einer Finanzhilfe kann insbesondere an die Bedingungen geknüpft werden, dass:  
a das Angebot während 10 Jahren zur Verfügung gestellt wird

#### **Begründung**

Wir stehen der neuen, sehr offen gehaltenen Regelung und dem bescheidenen Betrag sehr kritisch gegenüber. Maximal 30 Mio./Jahr ist der Betrag, der beim abgelehnten CO<sub>2</sub>-Gesetz lediglich eine Ergänzung darstellte zur Preissteigerung des direkten Konkurrenten des internationalen Schienenpersonenverkehrs – des Flugverkehrs, der mit der Flugticketabgabe verteuert worden wäre, was der Attraktivität des Bahnverkehrs viel stärker geholfen hätte als der bescheidene Beitrag von wenigen Prozent der Klimafonds-Ausgaben. Wie in der Botschaft erwähnt, wären 30 Mio./Jahr sogar weniger als die EU zur Attraktivitätssteigerung des Schienenverkehrs für ein Land wie die Schweiz zusätzlich zur Verfügung stellen würde. Die Schweiz nimmt für sich in Anspruch, bei der Frequenz und Qualität seiner Bahnverbindungen international vorbildlich zu sein. Hier hinter das Ausmass der EU-Zusatzgelder zurückzugehen und gleichzeitig überall dort, wo es zusätzlichen Klimaschutz verhindert, im Gesetz festzuhalten, dass die Schweiz die EU-Regelung übernimmt (Beimischung von Flugtreibstoffen, Ausgestaltung der Flottenziele), würde bedeuten, dass die Schweiz hinter der EU-Klimapolitik zurückbleiben will. Das Ziel dieser Massnahme muss sein, dass kurze Interkontinentalflüge nicht mehr den Normalfall darstellen. Dazu sollen alle Verkehrsträger an Attraktivität gewinnen, da alle Alternativen zu Flugreisen massiv klimafreundlicher sind.

Wir lehnen auch die vorgeschlagene Art der Förderung ab. Wie der Bundesrat in seiner Botschaft schreibt, kann aufgrund der Nähe zur Pandemie die mittelfristige Nachfrage des internationalen Schienenpersonenverkehrs noch kaum abgeschätzt werden. Entsprechend sind die Betriebskosten unklar. Ein System mit a-fonds-perdu-Beiträgen – vorab, wenn die Mittel für Rollmaterialanschaffungen verwendet werden – ist nicht geeignet, auf Betriebskosten zu reagieren, die nicht den Erwartungen entsprechen. Anstelle von A-fonds-perdu-Beiträgen sind wie bei öV-Angeboten üblich Beiträge zu gewähren, die die effektiven ungedeckten Kosten des Angebotes berücksichtigen.

Die Botschaft macht keine Angaben zu den maximal realisierbaren Angebotsverbesserungen im internationalen Tag- und Nachtzugverkehr ab der Schweiz, der mittelfristigen Trassenverfügbarkeit und den Trassenpreisen für die Streckenabschnitte im Ausland. Mangels Bedarfsabklärung und Informationen zur Kostenstruktur ist nicht transparent, wie viele klimaschädliche Emissionen des Flugverkehrs bei erfreulicher Nachfrageentwicklung durch die zusätzlich finanzierten Verbindungen eingespart werden kann. Eine Regelung mit einer Befristung bis 2030 lehnen wir ab, weil selbst in Staaten Ostmitteleuropas mit ununterbrochener Nachtzugstradition sich nie ein kostendendeckender Betrieb eingestellt hat. Mit einer Befristung würden nur unrealistische Renditeerwartungen geschürt.

Wir bevorzugen eine eisenbahnrechtliche Gesetzesgrundlage, die sich am Abgeltungssystem des öffentlichen Regionalverkehrs orientiert und so die effektive Auslastung mitberücksichtigt. Den Ausschluss des grenzüberschreitenden Regional- und Ortsverkehrs und die Ausrichtung der Gelder auf das Treibhausgas-Einsparpotential unterstützen wir.

#### **Art. 40d (Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken)**

##### **Änderungsantrag**

3 Die FINMA und die SNB veröffentlichen ~~regelmässig~~ **jährlich** je einen Bericht über die Ergebnisse **und über getroffene und geplante Massnahmen.**

#### **Art 41a (Förderung von CO<sub>2</sub>-neutralen Antriebstechnologien) und 2. MinöStG**

##### **Änderungsantrag**

~~2 Finanzhilfen nach Absatz 1 können im Umfang von höchstens 15 Millionen Franken pro Jahr und längstens bis zum 31. Dezember 2035 gewährt werden.~~

### 3 Bei der Ermittlung des Finanzbedarfs sind die Minderausgaben des Bundes für den Betrieb zu berücksichtigen

#### **Begründung**

Wir unterstützen das ersatzlose Streichen von Art. 18 MinöStG sehr. Eine klimaverträgliche Beschaffungspolitik von öV-Unternehmen ist leider keine Selbstverständlichkeit, obwohl gemäss Personenbeförderungsgesetz PBG der Umweltschutz längst ein Vergabekriterium ist. Weil der Finanzbedarf ausgewiesen ist (siehe Bericht zu Postulat KVF-N 19.3000 («Nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr auf Strassen zum Durchbruch verhelfen»)) sind via Art. 41a in einer mehrjährigen Betrachtung sicher nicht weniger Gelder zu sprechen, als dem Bund Minderausgaben durch den Wegfall der Mineralölsteuerrückerstattung entstehen. Ansonsten würde die neue Regelung hinter die unbestrittene Massnahme des abgelehnten CO<sub>2</sub>-Gesetzes zurückgehen, dass in Art. 48 MinöStG eine explizite Zweckbindung dieser Minderausgaben vorsah. Die Beitragshöhen sind laufend an veränderte Investitionskosten anzupassen, damit möglichst bald auch Linien mit vergleichsweise hohen Elektrifizierungskosten und einen vergleichsweise tiefen Kostendeckungsgrad im nötigen Ausmass unterstützt werden können. Davon profitiert bei Linien des öffentlichen Regionalverkehrs auch der Bund, muss er doch gemäss PBG die ungedeckten Betriebskosten mitfinanzieren. Wird wegen zu tieferen Investitionskosten und trotz hohen Betriebskosten ein Fahrzeug angeschafft, das für das Aufladen der Elektrobatterie in der Garage geeignet ist (Garagenlader), können Bund und Kantone so Mehrkosten entstehen im Vergleich zur Anschaffung eines Fahrzeugs, das unterwegs geladen wird (Streckenlader) und das tendenziell über tiefere Betriebs-, aber höhere Investitionskosten verfügt. Weil eine grosszügige finanzielle Unterstützung für die öffentliche Hand mit tieferen Folgekosten verbunden ist und weil es sich hier um eine Massnahme mit Gegenfinanzierung handelt, ist in der Regel ein höherer Beitrag als 15 Mio./Jahr angebracht.

#### **Art. 48c (Übertragung nicht verwendeter Emissionsrechte, Emissionsminderungszertifikate und Bescheinigungen)**

Wir sind einverstanden, dass es eine Übertragbarkeit von der ersten auf die zweite Periode des Pariser Klimaabkommens gibt, soweit dies international zulässig ist. Wichtig ist dabei, dass auch die Emissionsreduktion in der ersten Periode des Pariser Klimaabkommens realisiert wurde und nicht in der abgeschlossenen Kyoto-Periode bis 2020. Da dies nur in Abs. 3 eindeutig ist, schlagen wir hier eine Präzisierung vor.

#### **Änderungsantrag**

1 Emissionsrechte für die Jahre 2022-2024, die in den Jahren 2022–2024 nicht verwendet wurden, können unbeschränkt in den Zeitraum 2025–2030 übertragen werden.

2 Emissionsminderungszertifikate für in den Jahren 2022–2024 erzielte Emissionsvermindierungen, die nicht verwendet wurden, die in den Jahren 2022–2024 nicht verwendet wurden, können unbeschränkt in den Zeitraum 2025–2030 übertragen werden. Vorbehalten bleiben Beschränkungen der Übertragung, die sich aufgrund von völkerrechtlichen Verträgen ergeben.

#### **Art. 49b (neu): Übergangsbestimmungen zu technischen Massnahmen zur Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Gebäuden**

Die Leistung von Kantonen, die bereits wirksame Gesetze zur klimafreundlichen Regelung des Heizungersatzes in Kraft gesetzt haben, soll berücksichtigt werden. Sie erhalten eine längere Übergangsfrist zur Umsetzung der Vorgaben nach Artikel 9a. Und auch dann gelten die Vorgaben nach Artikel 9a nur, wenn sie wirksamer sind als die betreffenden kantonalen Regelungen. Da neu beim Heizungersatz eine verbindliche

Meldepflicht und Eintrag im Gebäuderegister vorgesehen sind, ist eine Überprüfung der Wirksamkeit der kantonalen Vorgaben künftig möglich.

### **Änderungsantrag**

In Kantonen, welche bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes eine eigene Regelungen beim Heizungersatz in Kraft gesetzt haben, welche nachweislich in weniger als 10% des Heizungersatzes in allen Gebäuden zum Einbau einer fossilbetriebenen Heizung führt, gelten die Vorschriften nach Artikel 9a Absätze 1–4 ab dem Jahr 2031, sofern diese wirksamer sind als die jeweilige kantonale Vorschrift.

### **Änderung anderer Erlasse**

#### **Bundesgesetz vom 19. Dezember 1997 über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe**

Das Ende der Befristung muss so gewählt werden, dass diese Massnahme möglichst viel Treibhausgasreduktionen auslöst – diese Wahl kann nur getroffen werden, wenn in dieser Vorlage auch Vorgaben zum durchschnittlichen Ausstoss von LKW-Flotten gemacht werden, d.h. Art. 10-13a sind gemäss Schlussabstimmungstext des abgelehnten CO<sub>2</sub>-Gesetzes anzupassen.

Wann ein finanzieller Anreiz auslaufen soll, um damit eine möglichst grosse Zahl an zusätzlichen Anschaffungen von Elektro- und Wasserstoff-LKW zu erwirken, kann nicht unabhängig von den Vorgaben für LKW-Neuwagenflotten beurteilt werden. Das Ausmass der Marktdurchdringung von alternativen Antrieben ist vor allem auch eine direkte Folge der Neuwagenpolitik, wie der sprunghafte Anstieg von alternativen Antrieben von PKWs und Lieferwagen Anfang 2020 gezeigt hat. Damals war neu ein Durchschnitt von 95g CO<sub>2</sub>/km für 85 Prozent der PW-Flotten statt 130g CO<sub>2</sub>/km für 100% der Flotte verlangt und für Lieferwagen waren erstmals überhaupt Flottenziele zu erreichen.

Die technologieneutrale Ausgestaltung unterstützen wir grundsätzlich, da noch nicht offensichtlich ist, ob batterieelektrische oder Brennstoffzellenfahrzeuge sich durchsetzen werden. Selbstverständlich dürfen den klimafreundlich angetriebenen Fahrzeugen nach der Befristung der Befreiung nur jene bisher von der Allgemeinheit getragenen Kosten (verfassungskonform) angelastet werden, die keine Klimafolgekosten darstellen. Die Bezifferung der Klimafolgekosten bei den LSVA-relevanten Kosten muss in kürzeren Abständen an aktuellen Stand der Wissenschaft angepasst werden.

#### **Energiegesetz vom 30. September 2016**

##### **Art. 53 Abs. 2bis und 3 Bst. a**

Wenn es dem Bund darum geht, tatsächlich innovative und neue Verfahren in der Praxis zu erproben, macht es Sinn, die Zusatzkosten auch zu übernehmen. Der Projektant trägt bereits zahlreiche Risiken und auch alle amortisierbaren Kosten. Wir schlagen deshalb vor, die im Parlament bereits verabschiedete Formulierung zu verwenden.

### **Änderungsantrag**

Art. 53 Abs. 2bis und 3 Bst. a



~~2bis Die Finanzhilfen nach Artikel 49 Absatz 2 dürfen höchstens 100 Prozent ~~50 Prozent~~ der anrechenbaren Kosten aber nicht mehr als 50 Prozent der Projektkosten betragen. ~~nicht übersteigen.~~ Ausnahmsweise können die Finanzhilfen für Pilotanlagen und ~~projekte mit niedriger Technologiereife und hohem finanziellem Risiko bis auf 70 Prozent der anrechenbaren Kosten erhöht werden.~~ Massgebend für die Ausnahme sind das besondere Interesse des Bundes sowie das Kosten-/Nutzen-Verhältnis.~~

## **Luftfahrtgesetz und zusätzliche Änderungen Art 37a Mineralölsteuerverwendungsgesetz und Mineralölsteuergesetz**

Weil der Technologiebedarf für einen klimafreundlichen Flugverkehr gross und die Entwicklungskosten hoch sind und weil der Forschungsplatz Schweiz sehr gut positioniert ist, sind deutlich mehr Mittel als 20 Mio./Jahr angezeigt. Zu diesem Zweck ist eine Erhöhung des Anteils der Umweltschutzprojekte der Spezialfinanzierung Luftverkehr auf über 25% der Einnahmen (durch Änderung in Art. 37a Mineralölsteuerverwendungsgesetz) inkl. Mineralölsteuerzuschlag auf den mineralölsteuerpflichtigen Luftverkehr (Art. 131 Abs 2bis BV) notwendig.

Mit der Spezialfinanzierung Luftverkehr, die durch den kleinen mineralölsteuerpflichtigen Anteil des Flugverkehrs finanziert wird, besteht bereits eine Finanzierungsquelle. Gemäss Bundesverfassung sind ihre Einnahmen so stark zu erhöhen, wie es Sicherheit und Umweltschutz nötig macht (Art. 87b Bst. a BV). Dass der Klimaschutz, der Verfassungsrechtlich unter den Umweltschutz fällt, zusätzliche Ausgaben «nötig macht», ist wohl unbestritten. Weil eine Gegenfinanzierung vorhanden ist, ist die Finanzierungsquelle der Spezialfinanzierung gegenüber Zusatzausgaben für durch die allgemeine Technologieförderung vorzuziehen. Eine allfällige, sehr bescheidene Verteuerung jener Flugreisen, die der Mineralölsteuer unterstehen, wäre sicher nicht im Widerspruch zum Abstimmungsergebnis vom 13. Juni 2021, war doch die Privatflugabgabe im Abstimmungskampf kaum umstritten und sieht der Bundesrat im Gegensatz zum damaligen Gesetz nun nirgends vor, an solche nicht alltägliche Flüge oder ihrer Treibstoffe Anforderungen zu stellen, die über jene an gewöhnliche Ferienreisen der breiten Bevölkerung hinausgehen. Die Projekte der Technologieförderung auf der Grundlage von Art. 103b LFG sollen im gleichen finanziellen Ausmass wie bisher weitergeführt werden – was nicht dagegen spricht, die Projektauswahl aber künftig auch dort stärker auf den Klimaschutz auszurichten.

## **Ergänzungen zur Bundesratsvorlage**

Um die ungenügende Klimaschutzwirkung der Bundesratsvorlage über die bereits gemachten Verbesserungsvorschläge hinaus zu verbessern, sollen zusätzlich folgende Massnahmen und Instrumente in die Vorlage eingebaut werden. Die Anträge sind dabei meist nicht als Gesetzestexte, sondern mit den für den Klimaschutz wichtigen Eckpunkten beschrieben. Sie sind aber entscheidend, um die Klimaziele bis 2030 zu erreichen.

## **Übergeordnet**

### **Werbeverbot für überdurchschnittlich klimaschädliche Produkte**

Die rasche Reduktion der Treibhausgasemissionen und das Erreichen von Netto-Null wird verzögert und teurer, je mehr klimaschädliche Produkte weiterhin gekauft werden. Da die Bewerbung von Produkten nachweislich deren Nachfrage beeinflusst und indirekt die gesellschaftliche Akzeptanz der Produkte stützt, soll die Bewerbung überdurchschnittlich klimaschädlicher Produkte im öffentlichen Raum und im Internet verboten werden.

Heute haben praktisch alle Produkte direkte oder indirekte Treibhausgasemissionen zur Folge. Damit das Verbot als gerecht und zielneutral wahrgenommen wird, könnte der Grenzwert wie folgt gesetzt werden: Die konsumbezogenen Emissionen der Schweiz von aktuell [110 Mio.t CO<sub>2</sub>-Äq.](#) werden durch das aktuelle BIP von rund [710 Mrd. Franken](#) dividiert. Somit wären Produkte vom Werbeverbot betroffen, welche mehr als 155 Gramm CO<sub>2</sub>-Äq. Emissionen pro Franken verursachen. Dieser Wert könnte alle fünf Jahre aktualisiert werden. Die Beweislast liegt dabei beim Produktebewerber, womit auch ein Anreiz gesetzt wird, die Produkteemissionen zu erfassen und auszuweisen.

### **Überprüfung der Klimaverträglichkeit bei UVP-pflichtigen Vorhaben**

Obschon Klimaschutz und Treibhausgase Teil des Umweltartikels sind, spielt Klimaschutz heute bei der Umweltverträglichkeitsprüfung de facto keine Rolle. Zwar wäre es möglich, Angaben zu den Treibhausgasemissionen einzufordern und mindernde Massnahmen einzufordern. Im Unterschied zu den meisten anderen Prüfkriterien, gibt es jedoch keine Grenzwerte/Prüfnormen, die überprüft werden müssen. Da UVP-pflichtige Projekte oftmals Infrastrukturen und Anlagen betreffen, die noch lange in Betrieb sind, ist ein CO<sub>2</sub>-freier Betrieb zwingend, um die Netto-Null-Zielsetzung der Schweiz zu erreichen. Wir schlagen deshalb vor, den vom Ständerat im Herbst 2019 angenommenen [Textvorschlag](#) ins Gesetz einzufügen, siehe unten.

### **Abschnitt: UVP-pflichtige Anlagen (Klimaverträglichkeitsprüfung)**

#### **Art. X Grundsatz**

1 Bei der Errichtung oder Änderung von Anlagen, die nach Artikel 10a Umweltschutzgesetz der Umweltverträglichkeitsprüfung unterstehen (UVP-pflichtige Anlagen), sind die Emissionen von Treibhausgasemissionen aus Bauvorleistungen und Bau so weit zu begrenzen als technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar.

2 Der einer UVP-pflichtigen Anlage zuzurechnende Betrieb darf insgesamt zu keinen Treibhausgasemissionen führen (Klimaneutralität).

#### **Art. Y Ersatzleistungen bei Nichterreichen der Klimaneutralität**

1 Erweist sich, dass der Betrieb einer UVP-pflichtigen Anlage bei einer Nettobetrachtung zu Treibhausgasemissionen führt, verpflichtet die für den Entscheid über die UVP-pflichtige Anlage zuständige Behörde den Betreiber der Anlage, die jährliche Differenz in erster Linie mit Emissionsverminderungsmassnahmen nach Artikel 7 zu kompensieren.

2 Reichen die Emissionsverminderungsmassnahmen nach Absatz 1 zur Erreichung der Klimaneutralität nicht aus, verpflichtet die Behörde den Betreiber der Anlage, dem Bund jährlich einen Betrag von 320 Franken pro nicht kompensierte Tonne emittierter Treibhausgasemissionen zu entrichten.

### **Unternehmen**

#### **Beschleunigte Abschreibung für Investitionen in energieeffiziente und klimafreundliche Produkte und Anlagen**

Gemäss Erfahrungen in Deutschland, im Vereinigten Königreich und in Irland<sup>7</sup> ist es möglich, die Abschreibepaxis für Unternehmen dahingehend anzupassen, dass Investitionen in die Klimawende zeitlich flexibler abgeschrieben werden können. Das sei aufkommensneutral möglich. Allfällige Hindernisse in der

---

<sup>7</sup> [Weissbuch Green Recovery – Wirtschaft hoch, CO<sub>2</sub> runter](#), April 2021.

Schweizer Gesetzgebung sollen beseitigt werden und diese Möglichkeit direkt durch den Bund und indirekt durch die Buchprüfer bei den rund 500 000 Unternehmen bekannt gemacht werden.

### **Kehrichtverbrennung und Zement werden klimaverträglich**

Es ist wahrscheinlich, dass Grosse mittlen von (aus heutiger Sicht) schwer vermeidlichen Treibhausgasemissionen, auch 2030 noch als Grosse mittlen (>10 000 t CO<sub>2</sub>-Äq./Jahr) gelten. Sie sollen Emissionsvorschriften erfüllen müssen, die einen langfristig klimaverträglichen Betrieb ermöglichen. Entsprechende Vorschriften sollen analog für importierte Konkurrenzprodukte gelten, um eine unerwünschte Verlagerung der Emissionsquelle ins Ausland zu verhindern. Für die Logistikinfrastruktur abgedeckter Gase für deren Wiederverwendung oder sicheren Lagerung ist die Beteiligung der öffentlichen Hand im Sinne von Private-Public Partnerships zu prüfen.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Kehrichtverbrennungsanlagen und Zementwerken gelten als schwer vermeidbar, so lange Abfälle verbrannt und Zement aus frisch gebranntem Kalk produziert werden. Deshalb wird es zumindest in einer Übergangszeit nötig sein, diese Anlagen mit einer CO<sub>2</sub>-Abscheidung nachzurüsten.

Damit die Zementwerke eine solch kostspielige Massnahme ergreifen, muss dies einerseits vorgeschrieben werden und andererseits sichergestellt werden, dass die Produktion nicht ins Ausland abwandert. Auch für die Überwälzbarkeit der Zusatzkosten für KVA auf die Abfallanlieferer ist es rechtlich wichtig, dass diese gewisse Emissionsgrenzwerte unterschreiten müssen.

In der Schweiz können so die Emissionen bis 2030 um bis zu 6 Mio. t CO<sub>2</sub> reduziert werden. Dies bedingt, dass das CO<sub>2</sub> sicher eingelagert werden kann oder vorübergehend andere fossile Kohlenstoffquellen ersetzt (via Carbon Capture and Utilisation). Für den Aufbau dieser Infrastruktur sind Public-Private Partnerships denkbar. Neben der unterirdischen Einlagerung im Inland sind auch die Verwendung in der chemischen Industrie (u.a. auch als Ersatz für fossile Rohstoffe) und der Transport in entsprechende ausländische Lager möglich. Allenfalls fehlende Schlüsseltechnologien können via Massnahme 5 zusätzlich gefördert werden.

Diese Massnahme ist der relevanteste Einzelbeitrag zur Erreichung der Pariser Klimaziele. Je schneller dieses Potential realisiert wird, desto weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen werden kumuliert bis 2050 ausgestossen.

Diese Massnahme kann neben der Emissionsminderung zudem aktuell aufgrund des biogenen Ursprungs der Hälfte des Kehrichts rund 1.8 Mio. t CO<sub>2</sub> negative Emissionen liefern.

Die anfallenden Sanktions-/Ersatzzahlungen werden hoch, falls die Umsetzung kostspielig oder technisch/logistisch anspruchsvoll ist. Diese Gelder können wiederum helfen, entsprechende Hürden zu nehmen oder auch temporär andernorts negative Emissionstechnologien zu finanzieren. Zwischenzeitlich werden zwar die Emissionen in den adressierten Sektoren nicht im erwünschten Umfang reduziert, aber durch die De-facto-Internalisierung der externen Kosten steigt die Attraktivität der Kreislaufwirtschaft, alternativer Betonrezepturen und alternativer Baustoffe.

Die ETH, der VBSA und die KVA Linth, aber auch alle grossen Zementproduzenten haben bereits wichtige Grundlagen erarbeitet, was eine entsprechende Umsetzung vereinfacht und beschleunigt.

## **Gebäude**

### **Sanierungsfahrplan für jedes fossil beheizte Gebäude**

In der EU wird ab 2024 ein «Renovationspass» zum Standard, der für jedes betroffenen Gebäude einen individuellen Sanierungsfahrplan aufzeigt. Die im Pass enthaltenen Massnahmenschritte, Förderangebote und finanziellen Konsequenzen basieren auf einer Vor-Ort-Beratung eines qualifizierten Experten.

Damit die Schweiz nicht hinter der EU zurückfällt, sollte der hierzulande gut etablierte GEAK Plus bei Bedarf so weiterentwickelt werden, dass er mit den EU-Anforderungen an den Renovationspass kompatibel ist und einen kompletten Sanierungsfahrplan hin zum Null-Emissions-Gebäude aufzeigt. Dieser Sanierungsfahrplan ist für jedes fossil beheizte Gebäude (aller Gebäudekategorien) obligatorisch. Die Übergangsfrist beträgt drei Jahre und kann durch die Inanspruchnahme einer Impulsberatung Heizsystemwechsel um ein Jahr verlängert werden.

### **Fossilheizungs-Ausstieg bis 2040**

Der Ersatz einer fossil betriebenen Heizung durch ein erneuerbar betriebenes Heizsystem ist eine verhältnismässig rasch umsetzbare und sehr effektive Massnahme zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses im Gebäudebereich. Ein grosser Teil der bestehenden Öl- und Gasheizungen wird aufgrund der vorhandenen kantonalen und schweizweiten Instrumente in den nächsten fünfzehn bis zwanzig Jahren ersetzt werden. Ohne zusätzliche Instrumente verbleibt aber ein relevanter Teil der fossilen Heizungen über 2040 hinaus in Betrieb – insbesondere jene Öl- und Gasheizungen, die aufgrund unzureichender Regulierung seit 2020 neu eingebaut wurden.

Die meisten dieser Anlagen werden 2040 noch nicht ihr wirtschaftliches und technisches Lebensende erreicht haben. Daher braucht es zusätzliche Vorgaben und Anreize, damit sie vorzeitig durch eine erneuerbare Alternative ausgetauscht werden. Dazu empfiehlt sich – als Entschädigung des Restwertes – eine «Abwrackprämie», deren Höhe sich am Alter der Heizung bemisst.<sup>8</sup> So werden unzumutbare Belastungen für Hauseigentümer:innen und Mieter:innen verhindert. Parallel ist eine langfristig definierte Sanierungspflicht mit dem Zieljahr 2040 festzulegen<sup>9</sup>. So haben die Gebäudeeigentümer Planungssicherheit.

### **Sanierungspflicht für besonders alte Öl- und Gasheizungen**

Analog zu den MuKE-Vorgaben für direktelektrische Heizungen (Basismodul Teil H und Zusatzmodul 6) und zu vergleichbaren Regelungen für Fossilheizungen im Ausland<sup>10</sup> braucht es eine Regelung für besonders alte fossil betriebene Heizungen. Andernfalls wird ein substanzieller Anteil aller klimaschädlichen Heizungssysteme – und zwar gerade die ineffizientesten mit dem höchsten Schadstoffausstoss – über Jahre und Jahrzehnte weiter betrieben. Durch eine Sanierungspflicht bzw. eine nachträglich befristete Betriebsbewilligung mit einer angemessenen Übergangsfrist lässt sich dieses Problem adressieren. Es wird vorgeschlagen, dass innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten des revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetzes jeder Wärmerezeuger, der 25 Jahre oder älter ist gegen ein erneuerbares System auszutauschen ist. Ein allfälliger zwischenzeitlicher Austausch des Brenners hat *keine* Auswirkungen auf den Fristablauf. Durch Ausnahmeregelungen in technisch oder wirtschaftlich bedingten Einzelfällen sowie die selbstverständlich auch hier verfügbaren Fördermittel des Gebäudeprogramms wird Härtefällen vorgebeugt. Weil besonders alte Heizungen längst abgeschrieben sind und zugleich besonders ineffizient laufen, lohnt sich hier der Heizungstausch gegen praktisch jede erneuerbare Alternative unter Betrachtung der Vollkosten erst recht. Durch die dreijährige Übergangsfrist und allenfalls degressiv ausgestaltete Fördersätze (d.h. mit jedem Jahr absinkend) wird eine Sanierungswelle verhindert, die das Gewerbe überfordern könnte. Drei bis fünf Jahre nach Inkrafttreten könnte das anlassgebende Maximalalter von fossilen Heizungen auf 22 oder 20 Jahre abgesenkt werden, weil der erste Sanierungsberg abgebaut ist und die Einhaltung der Dekarbonisierungsziele den schnelleren Heizungstausch erfordern.

## **Strassenverkehr**

### **Einführung des französischen Neuwagen-Malus für CO<sub>2</sub>-intensive Fahrzeuge**

---

<sup>8</sup> wie im Dezember 2021 [vom Grossen Rat Basel-Stadt beschlossen](#).

<sup>9</sup> wie seit langem in den MuKE für Elektroheizungen vorgesehen

<sup>10</sup> so z. B. im [neuen Gebäudeenergiegesetz in Deutschland](#).

Der Malus in Frankreich für besonders CO<sub>2</sub>-intensive Fahrzeuge hat sich als eine sinnvolle Ergänzung zum auch in Frankreich gültigen Neuwagenflottensystem erwiesen. In Frankreich sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagen seit der Einführung stärker gesunken als im europäischen Durchschnitt. Die Neuwagenflottenziele wirken primär auf das Angebot. Wegen den vernachlässigbaren Sanktionshöhe ändert sich das Kaufverhalten kaum. Soll die Nachfrage beeinflusst werden, bietet sich ein finanzieller Anreiz an, der einen kleinen Teil der bisher von der Allgemeinheit bezahlten Klimafolgekosten einpreist. 2022 gelten in Frankreich folgende Beträge: 50 Euro bei 127 g CO<sub>2</sub>/km, ansteigend mit 20 bzw. 25 Euro pro g CO<sub>2</sub>/km bis auf 360 Euro bei 142 g CO<sub>2</sub>/km. Danach deutlich stärker progressiv z.B. 1074 Euro bei 151 g CO<sub>2</sub>/km oder 4026 Euro bei 169 g CO<sub>2</sub>/km ([Service-public.fr](http://Service-public.fr) 2022).

### **Einführung eines Neuwagen-Malus für besonders schwere Fahrzeuge**

Das hohe Leergewicht der in der Schweiz verkauften Fahrzeuge ist ein Hauptgrund für den Schweizer Negativrekord der Neuwagenflottenpolitik der Schweiz. Sowohl der Anstieg der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen von Neuwagen zwischen 2016 und 2019 als auch der grosse Unterschied zwischen der Schweiz und vergleichbaren Ländern wie Österreich wird häufig auch mit dem hohen Leergewicht der in der Schweiz verkauften Fahrzeuge begründet (z.B. [BFE 2020](#)). Aus klimapolitischer Sicht besteht ein grosses Interesse, dass sich die hohe Schweizer Kaufkraft künftig nicht (nur) in einem hohen Leergewicht zeigt, sondern mindestens so stark in einem besonders hohen Anteil an rein elektrischen Fahrzeugen. Für alle Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor also inkl. Hybride wäre z.B. ab 1.3t ein Malus denkbar, der gemäss dem Beispiel Frankreich mit jedem zusätzlichem Kilogramm um 10 Euro ansteigt. Diese Massnahme könnte unter Berücksichtigung des Batteriemehrgewichts auch auf schwerer Elektroautomodelle ausgedehnt werden (z.B. ab 1,8 t mit 10 Euro pro zusätzliches kg). Das wäre auch mit positiven Auswirkungen auf die Strompolitik verbunden, könnte doch die prognostizierte Stromnachfrage in den 2030er-Jahren reduziert werden. Schwere Fahrzeuge haben unabhängig von ihrer Antriebsart negative Auswirkungen auf die Verkehrspolitik und Verkehrssicherheit.

### **Mietende bei privat finanzierten Ladestationen nicht mehr benachteiligen**

Mieterinnen und Stockwerkeigentümer, die auf eigene Kosten eine Elektroladestation einbauen wollen, scheitern heute häufig am Widerstand des Vermieters oder der Miteigentümer. Mietende sind deshalb bei der bei der Frage, ob sie ein Elektroauto oder einen im Betrieb deutlich teureren Verbrennungsmotor kaufen, Wohneigentümern nicht gleichgestellt. Das Potential der Dekarbonisierung des Strassenverkehrs kann so nicht ausgeschöpft wird. Den privat finanzierten Einbau einer Ladestation bringt auch für die Energie- und Verkehrspolitik Vorteile mit sich: Laden über Nacht statt an Schnellladestationen erhöht die Netzstabilität und verhindert Mehrverkehr. Auch um verursachergerecht zu finanzierenden öffentlichen Ausgaben für Ladeinfrastrukturen tief zu halten, besteht ein gesellschaftliches Interesse daran, dass möglichst viele Elektroautokäufer den Einbau ihrer Ladestation selbst finanzieren. Deshalb sind alle rechtlichen Hürden, die den Einbau verhindern, abzuschaffen. Ausländische Regeln wie z.B. in Deutschland können als Vorbild dienen.

### **Flugverkehr**

#### **Klimawirkung auf Flugwerbungen und Flugtickets gemäss Totalrevision**

identisch mit Art. 44 Abs. 5 Schlussabstimmungstext Totalrevision.

Auf Flugangeboten sind die durch den jeweiligen Flug voraussichtlich verursachten Emissionen in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten auszuweisen.

Der Flugverkehr ist inklusive seiner Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen für 27 Prozent der Klimabelastung der Schweiz verantwortlich (siehe Antwort des Bundesrates auf die [Interpellation Ryser 21.4259](#)). Dieser Umstand ist wenig bekannt. Auf Flugangeboten Transparenz zu schaffen über die Gesamtheit der Klimawirkung, bestehend aus

CO<sub>2</sub>-Emissionen und den übrigen klimawirksamen Emissionen des Flugverkehrs, ist deshalb ein erster Schritt zur Bewusstseinsbildung.

### **Flugticketabgabe**

Fliegen ist in den letzten zwanzig Jahren massiv billiger geworden. Das ist der Hauptgrund, weshalb sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Fliegens alle innerhalb von zwanzig Jahren verdoppelt hat. Rein mit angebotsseitigen Massnahmen wie dem Beimischen von synthetischen Treibstoffen lässt sich der Flugverkehr nur schon deshalb nicht klimaschonend betreiben, weil auch beim Einsatz erneuerbarer synthetischer Flugtreibstoffe Treibhausgase in Form von Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen entstehen. Nachfrageseitige Massnahmen um die Zahl der Flüge sind deshalb notwendig. Eine repräsentative Meinungsumfrage die kurz nach der Volksabstimmung zur Totalrevision stattgefunden hat, hat bestätigt, dass die Zahlungsbereitschaft für Flugverkehrsmassnahmen deutlich höher ist als bei treibstoffpreiserhöhenden Massnahmen im Strassenverkehr oder brennstoffpreiserhöhenden Massnahmen bei Gebäuden. Dies legt den Schluss nahe, dass eine Flugticketabgabe weiterhin mehrheitsfähig ist, zumal alle Nachbarstaaten bereits Flugticketabgaben eingeführt haben. Wir schlagen vor, einen Teil der Einnahmen an die Bevölkerung und die Wirtschaft zurückzuverteilen und den Rest ähnlich der französischen Flugticketabgabe *taxe de solidarité* für die internationale Klimafinanzierung zu verwenden (siehe Kap. Klimafinanzierung).

### **Anpassung der Landegebühren an die Klimarelevanz des Flugverkehrs**

In den aktuellen Landegebühren von Landesflughäfen ist die Klimarelevanz des Flugverkehrs noch nicht abgebildet. Die wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Klimaauswirkungen der Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen des Flugverkehrs, die den Flugverkehr zum klimaschädlichsten Sektor der Schweiz machen, noch nicht in diesem Ausmass bekannt waren. Bei den Landesflughäfen hätte der Bund die Möglichkeit die Landegebühren an den klimapolitischen Handlungsdruck anzupassen. Anderen Umweltbelastungen des Flugverkehrs sind selbstverständlich ein Kriterium bei der Festlegung der Landegebühren.

### **Landwirtschaft**

#### **Ausstieg aus der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung organischer Böden**

Organische Böden sind wichtige Kohlenstoffspeicher. Um diese landwirtschaftlich nutzen zu können, müssen sie drainiert werden. Die Entwässerung führt zu einem schnellen Abbau des gespeicherten Kohlenstoffs. 14 Prozent der durch die Landwirtschaft zu verantwortenden Treibhausgase entstehen durch die Entwässerung und darauffolgende Bewirtschaftung organischer Böden.

Im Vergleich zu mineralischen Böden kann bei organischem Boden der Verlust an organischem Kohlenstoff nicht kompensiert werden. Eine nachhaltige Bewirtschaftung von organischen Böden ohne Humusabbau und somit Kohlenstoffverlust ist nicht möglich.

Das Forschungsprogramm NFP 68 kommt zum Schluss, dass die Weiterbewirtschaftung von organischen Böden auch ökonomisch unsinnig ist. Dies weil die CO<sub>2</sub>-Speicherung der organischen Böden günstiger ist als die technische Entfernung von CO<sub>2</sub> aus der Atmosphäre und weil der Ersatz der veralteten Drainagesystemen zu hohen Kosten führt.

Diese grundlegende Problematik der organischen Böden ist gut untersucht und wird im NFP 68 ausführlich beschrieben. Trotzdem bestehen nach wie vor keine Vorgaben und organische Böden werden ungehindert weiter bewirtschaftet. Dies, auch wenn die Bewirtschaftung der organischen Böden aus ökologischer und klimapolitischer Sicht nicht sinnvoll ist.

Klare Vorgaben für den Ausstieg aus der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung organischer Böden müssen erarbeitet werden.

### **Einhaltung des [Global Methane Pledge](#): Tierbestand reduzieren**

Im November 2021 haben mehr als hundert Staaten, darunter auch die Schweiz den Global Methane Pledge unterzeichnet. Dies verpflichtet die Schweiz die eigenen Methanemissionen verglichen mit 2020 bis 2030 um 30 Prozent zu reduzieren.

Eine wesentliche Quelle von Methan ist die Rindviehhaltung. Methan entsteht bei der Verdauung der Wiederkäuer und bei der Hofdüngerlagerung. Der Anteil der Landwirtschaft an den gesamtschweizerischen Methanemissionen liegt bei 84 Prozent. Sie ist folglich die Hauptverursacherin und der grosse Hebel bei der Einhaltung des Global Methane Pledge.

Entscheidende Ansatzpunkte zur Senkung der landwirtschaftlichen Treibhausgasemissionen liegen bei einer Anpassung der Tierbestände. Die ackerfähigen Flächen sollen konsequent für die direkte menschliche Ernährung – mit Ausnahme der Kunstwiesen in einer Ackerrotation – genutzt werden. Dadurch werden die Flächen effizient bewirtschaftet und die Treibhausgase sowie Nährstoffüberschüsse reduziert. Zudem wird der Import von Futtermitteln, der eine erhebliche Entwaldung und damit Treibhausgasemissionen verursacht, reduziert.

Vorgaben für eine an die vorhandenen Futterreserven angepasste Bestandesgrösse der Wiederkäuer sind zu erarbeiten.

Im Sinne einer ganzheitlichen Ernährungspolitik trifft der Bund Massnahmen zum bedarfsgerechten Konsum tierischer Proteine. Dieser ist heute um zwei Drittel überschritten und führt zu enormen volkswirtschaftlichen Kosten im Gesundheitsbereich.

### **Negativemissionen**

#### **Verursachergerechte Förderung von Negativemissionen**

Die CO<sub>2</sub>-Konzentration in der Atmosphäre hat 420 ppm erreicht. Längerfristig kompatibel mit einer weltweiten Erwärmung von 1.5°C wären 350 ppm. Es ist deshalb wichtig, dass die aktuellen CO<sub>2</sub>-Senken wie Ozeane, Wälder und Böden diese Rolle behalten und stärken. Die Industrialisierung weiterer technischer Lösungen (DACs, BECCS etc.) soll zudem erprobt werden.

Da die Schweiz einen sehr grossen Teil ihrer konsumbedingten Emissionen im Ausland ausstösst, schlagen wir hier vor, einen Anreiz zu geben, dass diese Emissionen sinken und zudem als verursachergerechte Förderung für Negativemissionen genutzt werden: Die Emissionen aus der Produktion und der Nutzung aller in die Schweiz importierten Güter/Energieträger müssen bis 2026 mit 2% durch Negativemissionen kompensiert werden. Der Anteil der Gesamtemissionen, für den negative Emissionen gekauft werden müssen, steigt auf 4% im Jahr 2028, 8% im Jahr 2030, 16% im Jahr 2032, 32% im Jahr 2034, 64% im Jahr 2036, 85% im Jahr 2038 und bleibt ab 2040 bei 100%. So wird eine Lernkurve nachgeahmt. Die Importeur:innen bezahlen so die Anbieter:innen dafür, diesen Prozentsatz des CO<sub>2</sub> aus der Atmosphäre zu entfernen und langfristig zu speichern.

Es ist dabei dafür zu sorgen, dass die Länder, wo die Negativemissionen realisiert werden, sich diese nicht an ihr eigenes Klimaziel (NDC) anrechnen. Es sind somit Corresponding Adjustments vorzunehmen, wobei sich die Schweiz die Negativemissionen an Art. 3 Abs. 1ter (neu) anrechnen kann aber nicht an ihr Klimaziel im NDC.

Aufgrund der erhofften Lenkungswirkung würde die Menge von finanzierten Negativemissionen ab 2040 kontinuierlich zurückgehen. Ab 2040 sind somit zusätzliche Finanzierungsmechanismen vorzusehen, damit die Schweiz einen angemessenen Beitrag an den Klimaschutz leisten kann.



## Finanzplatz

### Branchenvereinbarungen mit Finanzmarktakteuren

Gemäss Bericht des Bundesrates vom 17. November 2011 in Erfüllung des Postulates UREK-S (19.3966) können Branchenvereinbarungen mit Finanzmarktakteuren einen signifikanten Beitrag zur klimaverträglichen Ausrichtung der Finanzflüsse leisten. Voraussetzung für die angestrebte Klimawirkung sind u.a. ein ausreichendes Ambitionsniveau und eine genügende Abdeckung der Finanzmarktakteure. Der Abschluss von Branchenvereinbarungen zwischen Bund und den vier grossen Verbänden des Finanzsektors (SBVg, SVV, ASIP, AMAS), in denen sich diese auf konkrete Ziele und Massnahmen einigen, erscheint vor diesem Hintergrund als ein geeignetes Instrument, um die klimaverträgliche Ausrichtung des Schweizer Finanzsektors voranzutreiben. Dazu gehört auch das Erfordernis von auf netto-null ausgerichteten Transitionsplänen, die Auskunft darüber geben, wie die Mitglieder ihr Geschäft und ihre Portfolios klimaverträglich auszurichten planen. Im Gesetz zu verankern sind sodann die Anforderungen an die Umsetzung und die Überprüfung der Einhaltung der Vereinbarungen sowie mögliche Sanktionsmassnahmen bei Verfehlung der vereinbarten Ziele. Um das Ambitionsniveau und die Vergleichbarkeit der Vereinbarungen sicherzustellen, ist es schliesslich essenziell, dass auf Verordnungsstufe verbindliche Mindestanforderungen definiert werden.

#### Neuer Gesetzestext

1: Der Bund vereinbart mit den Branchenverbänden von Banken, Versicherungsunternehmen, Vorsorgeeinrichtungen sowie von Vermögensverwaltern Ziele und Massnahmen, um Investitionen und Finanzierungen, die ihre Mitglieder tätigen, auf das Netto-Null-Ziel gemäss Artikel 3 Absatz 1 auszurichten. Zu den Massnahmen gehören insbesondere auf das Netto-Null-Ziel ausgerichtete Transitionspläne.

2 Der Bund erlässt verbindliche Mindestanforderungen, um die Klimawirkung und die Vergleichbarkeit der Branchenvereinbarungen sicherzustellen. Die Mindestanforderungen sind für alle Branchen gleich.

3 Der Bund überprüft regelmässig die Zielerreichung der Branchenvereinbarungen anhand einer Klimaverträglichkeitsprüfung. Er kann dazu private Organisationen beauftragen, welche die Klimaverträglichkeit ermitteln.

4 Die Branchenverbände sorgen dafür, dass die Klimaverträglichkeitsprüfung repräsentative Aussagen zur Zielerreichung zulässt oder dass die dafür notwendigen, vergleichbaren Informationen anderweitig bereitgestellt werden.

5 Der Bundesrat bestimmt die Periodizität der Überprüfungen und die Anforderungen an die Überprüfung der Klimaverträglichkeit. Er orientiert sich dabei an vergleichbaren international anerkannten Szenarien.

6 Der Bund stellt gestützt auf die Überprüfung nach Absatz 4 die Zielerreichung der Branchen fest und veröffentlicht diese Ergebnisse. Stellt der Bundesrat fest, dass die Branchen ihre Verpflichtungen ungenügend wahrnehmen oder keine Vereinbarung zustande kommt, so kann er geeignete subsidiäre Massnahmen treffen. Er kann insbesondere die Offenlegung der Massnahmen, welche die einzelnen Branchenmitglieder zur Klimaverträglichkeit ihrer Investitionen und Finanzierungen getroffen haben, oder des Stands der Zielerreichung vorsehen.



7 Der Bundesrat achtet darauf, dass der aus den Branchenvereinbarungen resultierende administrative Aufwand für die betroffenen Branchenverbände und deren Mitglieder verhältnismässig bleibt.

## Klimafinanzierung

### Staatliche Klimafinanzierung zur Erfüllung der internationalen Verantwortung der Schweiz

Der zentralen Frage der internationalen Klimaverantwortung der Schweiz wird in der Vorlage kein Gewicht beigemessen. Selbst wenn die Gesetzesvorlage, wie in dieser Vernehmlassungsantwort gefordert, so geändert wird, dass die Schweiz eine ihrer historischen Verantwortung entsprechende Emissionsreduktionen erreichen kann, bliebe die Schweiz bezüglich der internationalen Klimafinanzierung untätig. Diese ist aber neben Mitigation und Adaption der 3. Pfeiler des internationalen Klimaregimes.

Art. 2 des Pariser Klimaübereinkommens verlangt, dass sich die Beiträge nach der «gemeinsamen, aber unterschiedlichen Verantwortlichkeit und entsprechenden Kapazität» richten sollen. Unter «Verantwortlichkeit» ist der von einem Land zu verantwortende Treibhausgasausstoss zu verstehen. Das schliesst nicht nur inländische Emissionen mit ein, sondern auch jene, die durch Importgüter oder durch die Schweiz verursachten Flugverkehr im Ausland erzeugt werden. Für die Abschätzung des Beitrags an die internationale Klimafinanzierung ist daher der anteilmässige, konsumbasierte Klimafussabdruck im Vergleich aller Industrieländer relevant. Gemäss Bundesamt für Statistik verursachten Schweizer Personen und Unternehmen in den letzten Jahren fast zwei Drittel ihrer Emissionen im Ausland. Kommt hinzu, dass der Schweizer Finanzmarkt weltweit in Kohle-, Erdöl- und Gasvorhaben investiert ist, die über 20mal mehr Emissionen verursachen als die Schweiz innerhalb der Landesgrenzen ausstösst. Ebenso sind gehören Schweizer Rohstoffhandelsfirmen weltweit zu den grössten Kohleproduzenten und sie fördern Erdöl. Schliesslich hat die Schweiz, besonders gegenüber den Entwicklungsländern mit sehr geringen Treibhausgasemissionen pro Kopf, auch eine historische Verantwortung für ihre Emissionen seit Beginn der Industrialisierung. Die anteilmässige Klimaverantwortung der Schweiz im Vergleich aller Industrieländer liegt deshalb deutlich über 1 Prozent.

Das beschränkte Volumen privater «Klimafinanzierung» bedeutet, dass die Schweiz ihrer internationalen Verantwortung primär aus staatlichen Mitteln nachkommen muss. Bis 2025 entspricht das mindestens einer Milliarde Franken pro Jahr, ab 2025 einem höheren Beitrag nach Massgabe des neu verhandelten internationalen Finanzierungsrahmen.

Die Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes bietet die Möglichkeit, kurzfristig zweckgebundene Mittel für die internationale Klimafinanzierung der Schweiz zu mobilisieren, in dem die geforderte Flugticketabgabe dieser Finanzierung zugutekommt. Der verbleibende Beitrag (besonders, wenn die Abgabe eine Lenkungswirkung entfaltet) muss aus dem allgemeinen Bundeshaushalt oder aus anderen Quellen gespiesen werden.

Die Schweiz muss ihre internationalen Klimafinanzierungsverpflichtungen in erster Linie über die etablierten multilateralen Instrumente der Klimakonvention (z.B. über den Least Developed Countries Fund (LDCF) und den Special Climate Change Fund (SCCF) der Global Environment Facility, den Green Climate Fund oder den Adaptation Fund) erfüllen. Für uns ist dabei zentral, dass die Internationale Klimafinanzierung der Schweiz in jedem Fall zusätzlich zur bestehenden Schweizer Entwicklungszusammenarbeit (EZA) budgetiert und geleistet wird, d.h. nicht auf Kosten der Schweizer Entwicklungshilfe geht und auch nicht indirekt im EZA-Rahmenkredit kompensiert wird.