



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

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

Basel, 24. September 2024

Präsidentialnummer: 241002

Regierungsratsbeschluss vom 24. September 2024

Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024; Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Anträge und Bemerkungen zukommen.

1. Grundsätzliche Einschätzung

1.1 Vorlage 1: Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Die Effizienzerhöhung und der Produktionsausbau an erneuerbaren Energien innerhalb der Schweiz sind wichtige Grundpfeiler, um die nationalen und kantonalen Ziele der Energie- und Klimapolitik zu erreichen. Die Schweiz wird weithin von Energieimporten abhängig sein. Die importierten erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffe sollen summarisch die Anforderungen nach Art. 3 Abs.1 der Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen erfüllen. Diese Anforderung wird als sehr tief erachtet.

1.2 Vorlage 2: Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Der vorliegende Entwurf führt die im revidierten CO₂-Gesetz enthaltenen Massnahmen und Vorgaben aus. Jedoch schöpft er die durch das Gesetz gegebenen Handlungsspielräume nur zum Teil aus und wird damit der Dringlichkeit und Grössenordnung der Herausforderungen des fortschreitenden Klimawandels nicht gerecht. Gerade der Kanton Basel-Stadt mit seinem verfassungsgemässen Netto-Null-Ziel 2037 ist auf hinreichende bundesgesetzliche Grundlagen angewiesen, um seine Klimaziele zu erreichen. Zudem sind stellenweise weitere Präzisierungen nötig, um einen effizienten und konsistenten Vollzug zu ermöglichen.

1.3 Übergeordnete Anträge

Insbesondere in folgenden Bereichen sind Anpassungen notwendig – hier stützen wir uns in Teilen auch auf die Stellungnahme der Konferenz der Umweltämter der Schweiz KVV:

- Der Inlandanteil zur Verminderung der Treibhausgasemissionen von zwei Dritteln ist unzureichend und muss erhöht werden, insbesondere wenn man bedenkt, dass die zuletzt verbleibenden Emissionen nach Ausschöpfung des leicht anzugehenden Verminderungspotenzials am schwierigsten zu reduzieren sind.
- Der Sektor Verkehr muss mehr als im Entwurf vorgeschlagen zu den Zielsetzungen beitragen. Die in der Vorlage enthaltenen Bestimmungen nehmen zwar wichtige und lange überfällige Streichungen von bestimmten Erleichterungen und Fehlanreizen vor. Allerdings sind auch die übrigen Erleichterungen zu streichen, der Kompensationssatz im Inland ist zu erhöhen und die Sanktionen sind anzupassen, damit im Verkehr ambitioniertere Zielsetzungen erreicht werden können.
- Im Flugverkehr sind die angedachten Massnahmen weiterzuentwickeln. So sind die Angaben zu den Flugemissionen verbindlicher auszugestalten und zu ergänzen. Auch soll die Beimischpflicht von erneuerbaren Flugtreibstoffen auf weitere Flughäfen ausgeweitet werden.
- Der Regierungsrat unterstützt die Bestrebungen die Attraktivität des Bahnangebot zu steigern, um insbesondere Kurzflüge zu substituieren und deshalb vorrangig den Nachtzugverkehr zu fördern. Er beantragt jedoch, dass zusätzlich zur Verfügung stehende Mittel nicht nur für den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr, sondern auch für den grenzüberschreitenden Regionalverkehr auf der Schiene eingesetzt werden können. Die grenzüberschreitenden öV-Systeme in den von Grenzgängerinnen und Grenzgängern stark frequentierten Regionen weisen noch ein grosses Verlagerungspotenzial vom MIV auf den öV aus. Die Systemgrenzen bezüglich Finanzierung von Infrastruktur und Betrieb sowie der Tarifierung sind heute noch beachtlich und können nur mit gemeinsamen Anstrengungen und mit Hilfe des Bundes abgebaut werden.
- In der Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV) sind die Regelungen bezüglich der ökologischen Anforderungen an die erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffe denjenigen der EU anzugleichen: Über den gesamten Lebenszyklus betrachtet müssen mindestens 70 Prozent statt wie vorgeschlagen 40 Prozent weniger Treibhausgasemissionen emittiert werden als bei konventionellen fossilen Brenn- oder Treibstoffen.

2. Anträge zu einzelnen Änderungsvorschlägen

2.1 Vorlage 1: Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Art. 3 Abs. Ökologische Anforderungen

Antrag:

Abs. 1 Bst. a ist wie folgt anzupassen:

«der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~ **70** Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;»

In Art. 19c Bst. a der Mineralölsteuerverordnung ist demzufolge 40 Prozent ebenfalls mit 70 Prozent zu ersetzen.

Begründung:

Künftig dürfen gemäss Art. 35d des revidierten Umweltschutzgesetzes erneuerbare Brenn- und Treibstoffe nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie bestimmte ökologische Anforderungen erfüllen. In der neuen IBTV werden diese Anforderungen konkretisiert. Die ökologischen Anforderungen sind unter anderem erfüllt, wenn die erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffe über den gesamten Lebenszyklus betrachtet mindestens 40 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugen als konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoffe (Art. 3 Abs. 1 Bst. a). Diese Verminderungsleistung ist nicht ausreichend. Auch entspricht sie nicht den Regelungen der EU, welche eine Verminderung von mindestens 70 Prozent vorgibt. Die IBTV und auch die Mineralölsteuergesetzgebung sind diesbezüglich den Regelungen der EU anzugleichen.

Zudem ist unklar, wie die betreffenden Brenn- und Treibstoffe an die klimapolitischen Instrumente, wie z.B. die Beimischpflicht bei Flugtreibstoffen, angerechnet werden. Dabei ist es zentral, dass nur die Treibhausgasverminderungen im Vergleich zu fossilen Brenn- und Treibstoffen anrechenbar sind. So wäre beispielsweise beim Einsatz von emissionsarmen Flugtreibstoffen - je nach Verminderungsleistung des Treibstoffs - z.B. 70 Prozent davon an die Beimisch-Quote anrechenbar.

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

2.2 Vorlage 2: Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Art. 2a: Inlandanteil

Antrag

Art. 2a ist wie folgt anzupassen:

2a «Die Verminderung der Treibhausgasemissionen zur Erreichung der Reduktionsziele nach Artikel 3 Absatz 1 CO₂-Gesetz erfolgt mindestens zu ~~zwei Dritteln~~ **zu 75 Prozent** mit Massnahmen in der Schweiz.»

Begründung:

Gemäss Art. 3 Abs. 4 Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit müssen die Emissionsminderungen soweit möglich in der Schweiz erreicht werden. Die Dekarbonisierung erfordert einen umfassenden Infrastrukturumbau und Verhaltensänderungen in der Schweiz. Auslandskompensation verzögert diese Massnahmen und führt dazu, dass finanzielle Mittel im Inland fehlen. Investitionen in der Schweiz hingegen stellen sicher, dass der damit verbundene Kompetenzaufbau und technische Fortschritt inländischen Akteuren zugutekommen und eine bessere Ausgangslage für weitergehende Klimaschutzmassnahmen schaffen.

Der Kanton Basel-Stadt hat sich zum Ziel gesetzt, die direkten Emissionen des Kantons bis 2037 auf Netto-Null zu reduzieren und dafür primär seine Möglichkeiten im Kantonsgebiet auszuschöpfen. In Anbetracht dessen wird es als technisch möglich und wirtschaftlich tragbar erachtet, mindestens drei Viertel (75 Prozent) der gesamtschweizerischen Treibhausgasreduktionen bis 2050 im Inland zu erreichen. So würde die Schweiz auch ihre Verantwortung als reicher Staat, der zu den grössten Pro-Kopf-Emittenten von Treibhausgasen gehört, wahrnehmen.

Art. 3: Richtwerte für einzelne Sektoren

Antrag

Bst. a ist wie folgt anzupassen:

«im Sektor Gebäude: höchstens ~~50~~ **35** Prozent»

Begründung:

In Art. 3 werden Richtwerte für die Sektoren festgelegt, um das Verminderungsziel für das Jahr 2030 zu erreichen. Gemäss Bst. b sollen die Emissionen im Sektor Gebäude höchstens 50 Prozent der Emissionen im Jahr 1990 ausmachen. Die Langfristige Klimastrategie der Schweiz geht jedoch davon aus, dass eine Emissionsreduktion von 50 Prozent bereits bis 2026/27 möglich sei und bis 2030 eine Emissionsreduktion von 65 Prozent. Die Verminderung des Richtwerts auf 50 Prozent könnte aktuelle Bestrebungen, kantonale Gesetzgebungen zu verschärfen, untergraben und sollte deswegen gemäss der Langfristigen Klimastrategie der Schweiz auf 35 Prozent gesetzt werden.

Antrag

Bst. b ist wie folgt anzupassen:

«im Sektor Verkehr: höchstens ~~75~~ **50** Prozent»

Begründung:

Im Sektor Verkehr sollen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens 75 Prozent der Emissionen im Jahr 1990 ausmachen. Die bisher erzielte Emissionsreduktion im Verkehr von acht Prozent ist im Vergleich zu den anderen Sektoren sehr gering. Auch wird das Verminderungspotenzial für die nächsten Jahre mit dem Richtwert zu wenig ausgeschöpft. Der Richtwert für den Sektor Verkehr ist daher von 75 auf 50 Prozent anzupassen. Die Erreichung dieser Zielsetzung ist beispielsweise mit einem höheren Anteil an E-Fahrzeugen möglich und für den Kanton Basel-Stadt mit seinem ggü. der Schweiz vorgezogenen Netto-Null-Ziel 2037 wichtig.

Antrag

Zu Bst. d ist aufzuführen, welche Sektoren mit welchen Anteilen unter «Übrige» fallen.

Begründung:

Die Verordnung sollte hier klar benennen, welche Sektoren mit welchen Anteilen in den Bereich «Übrige» fallen, um Transparenz zu schaffen.

Antrag

Neu ist folgender Abs. 2 aufzunehmen:

«Wird ein sektorieller Richtwert nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.»

Begründung:

Diese Ergänzung ist nichts anderes als die Beibehaltung der Inhalte des Abs. 2 in Art. 3 unter «3. Abschnitt: Sektorielle Zwischenziele» der aktuell gültigen CO₂ Verordnung.

Art. 5: Anforderungen

Antrag

Abs. 2 ist folgendermassen anzupassen:

«Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens ~~30~~ **1000** Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird. [...]»

Begründung:

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

Art. 14a: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Anträge:

Abs. 1 ist am Schluss wie folgt zu ergänzen:

«...die durch die Flugreise bis zum Zielflugplatz voraussichtlich verursachten Emissionen in CO₂-Äquivalenten angeben. **Falls es sich um einen Hin- und Rückflug handelt, müssen die Emissionen für die ganze Strecke angegeben werden. Ausserdem muss die Buchungsklasse angegeben werden.**»

Abs. 4 ist am Schluss wie folgt anzupassen:

«Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen, ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~»

Abs. 5 ist zu streichen bzw. durch folgenden Text zu ersetzen:

«**In den Flugangeboten muss ein Angebot zur Kompensation aller klimarelevanten Emissionen enthalten sein, das hohen internationalen Standards genügt. Das Kompensationsangebot muss einen Preis enthalten. Das BAFU legt die geeigneten internationalen Standards fest.**»

Abs. 6 ist folgendermassen anzupassen:

«Das BAFU publiziert eine Liste mit Emissionsrechnern, ~~die den Anforderungen nach den Absätzen 3 und 4 entsprechen~~, und mit Umweltkennzeichnungssystemen, die den Anforderungen nach den Absätzen 3 und 4 entsprechen.»

Neu ist folgender Abs. 7 aufzunehmen:

«**Die klimarelevanten Emissionen müssen ins Verhältnis gesetzt werden zu den jährlichen Treibhausgasemissionen pro Kopf.**»

Neu ist folgender Abs. 8 aufzunehmen:

«**Das Kompensationsangebot enthält einen Anteil an Inlandkompensation in der Höhe des Inlandanteils gemäss Art. 2a.**»

Begründung:

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

Damit die Flugangebote klar und einheitlich sind, müssen konsequenterweise immer jeweils sowohl die CO₂-Emissionen wie auch die weiteren klimawirksamen Emissionen angegeben werden. Zudem ist festzulegen, dass die Emissionen für den Hin- wie auch den Rückflug sowie auch die Buchungsklasse anzugeben sind.

Für Kundinnen und Kunden ist die Menge in CO₂-eq eine Grössenordnung, die schlecht einordbar ist. Um das Bewusstsein für die Auswirkungen und die Kosten der Kompensation der durch den Flug verursachten Emissionen zu schärfen, sollen die Kosten für die Kompensation des Flu-

ges ebenfalls in der Werbung enthalten sein und die Reisenden sollen ein Angebot zur Kompensation der durch den Flug verursachten Emissionen erhalten. Dieses Kompensationsangebot muss in Übereinstimmung mit Art. 2a erfolgen. Bei der Bezifferung dieses Angebots sind die höchsten internationalen Standards zu fordern. Als eine weitere Möglichkeit zur Sensibilisierung der Reisenden soll angegeben werden, wie viel die klimarelevanten Emissionen des Fluges im Vergleich zu den jährlichen CO₂-eq-Emissionen pro Kopf ausmachen.

Art. 16a: Angabe zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Antrag:

Bei Bst. c muss als Quellangabe «**Schätzung o.ä.**» im GWR wählbar sein, andernfalls ist diese Angabe zu streichen, bzw. als fakultativer Eintrag zu kennzeichnen.

Begründung:

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

Antrag:

Bst. d ist folgendermassen anzupassen:

«~~Datum~~ **Inbetriebnahmejahr** des Ersatzes der Wärmeerzeugungsanlage»

Begründung:

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

Art. 17a und b: Personenwagen und Lieferwagen

Anträge:

Art. 17a Abs. 2 ist folgendermassen anzupassen:

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

Art. 17b Abs. 2 ist folgendermassen anzupassen:

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

Begründung:

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

Art. 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Antrag:

Art. 26 ist zu streichen.

Begründung:

Es ist nicht definiert, was unter «Ökoinnovationen» zu verstehen ist. Deshalb ist unklar, auf welche Weise sie einen direkten Beitrag zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen liefern könnten.

Art. 29 Sanktionsbeiträge

Antrag:

Abs. 1 ist am Schluss wie folgt zu ergänzen:

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

Begründung:

Die Sanktionsbeiträge bei Überschreiten der Emissionsziele sind an die Regelungen in der EU angelehnt. Mit diesem Vorgehen werden Unterschiede in der Kaufkraft zwischen der EU und der Schweiz nicht abgebildet. Durch eine Indexierung an der Kaufkraftparität¹ kann diese Abweichung ausgeglichen werden.

Art. 66 Voraussetzungen

Antrag:

Abs. 3 ist folgendermassen anzupassen:

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

Begründung:

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

Antrag:

Abs. 5 Bst. b ist zu streichen.

Begründung:

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

¹ <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/preise/internationale-preisvergleiche/kaufkraftparitaeten.html>

Antrag:

Abs. 5 Bst. d ist folgendermassen anzupassen:

«Betrieb von Spitälern, ~~Alters- und Pflegeheimen~~»

Begründung:

Alters- und Pflegeheime beinhalten oft Gebäudebereiche, welche dem altersgerechten Wohnen dienen. Es wird für unwahrscheinlich erachtet, dass unter Berücksichtigung von Abs. 3 für diese Typen von Wohnbauten eine Verminderungsverpflichtung eingegangen werden kann.

Art. 66a: Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Antrag

Art. 66a Abs. 2 ist wie folgt zu konkretisieren:

«Die Verminderungsverpflichtung kann auch Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen durch die dauerhafte geologische Speicherung oder die dauerhafte chemische Bindung von abgeschiedenem CO₂ **aus den direkten Emissionen des Anlagenbetreibers** umfassen. Die Speicherung und Bindung des abgeschiedenen CO₂ muss dabei die Anforderungen nach Anhang 19 erfüllen.»

Begründung:

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

Art. 72d Nichtanrechnung von Emissionsverminderungen

Antrag:

Bst. b ist folgendermassen anzupassen:

«Emissionsverminderungen, die auf Massnahmen zurückgehen, für die eine Finanzhilfe **des Bundes** gewährt wurden.»

Begründung:

Diese Präzisierung ist nötig, damit Finanzbeiträge aus Kantonen oder privaten Organisationen ihre gewünschte Wirkung entfalten können. Nur Beiträge des Bundes sind als Doppelförderung zu berücksichtigen, nicht aber kantonale Beiträge.

Art. 87 Ausnahme von der Kompensationspflicht bei geringen Mengen

Anträge:

Abs. 1 ist folgendermassen anzupassen:

«Die Pflicht nach Artikel 86 Absatz 1 gilt nicht für Personen, die in den vergangenen drei Jahren Treibstoffmengen in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt haben, bei deren energetischer Nutzung weniger als ~~40000~~ **1000** Tonnen CO₂ pro Jahr ausgestossen wurden.»

Abs. 2 ist folgendermassen anzupassen:

«Die Ausnahme von der Kompensationspflicht dauert bis zum Beginn des Jahres, in dem die CO₂-Emissionen, die durch die energetische Nutzung der in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffmenge ausgestossen wurden, mehr als ~~40000~~ **1000** Tonnen CO₂ betragen.»

Begründung:

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

Art. 89 Kompensationssatz

Antrag:

Abs. 2 ist folgendermassen anzupassen:

«Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens **12 15** Prozent. **Die absolut im Inland zu kompensierende Menge CO₂ von 2025 bis 2030 muss mindestens gleich hoch bleiben und der Kompensationssatz im Inland ist dementsprechend jährlich anzupassen.**»

Begründung:

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

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

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

Art. 92a Örtlicher Geltungsbereich

Antrag:

Art. 92a ist am Schluss wie folgt zu ergänzen:

«...gilt auf den Landesflughäfen Zürich und Genf **wie auch auf allen Regionalflughäfen.**»

Begründung:

Der Anwendungsbereich der Verordnung soll auf die Schweizer Regionalflughäfen ausgeweitet werden, zumal dort ein Grossteil der Flugbewegungen auf private Reisen oder firmeninterne Geschäftsreisen zurückzuführen ist, bei denen eine Überwälzung der Kosten geringe volkswirtschaftliche Auswirkungen hat.

Art. 104 Einleitungssatz

Antrag:

Neu ist folgender Abs. 3 aufzunehmen:

«**Bund und private Organisationen erteilen gegenüber den Kantonen Auskunft, für welche Gebäude (Angabe der EGID) welche Massnahmen unterstützt wurden.**»

Begründung:

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

Antrag

Neu ist folgender Abs. 4 aufzunehmen:

«**Weitere Einzelheiten, insbesondere zur Berücksichtigung der CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien, werden im Rahmen des harmonisierten Fördermodells HFM festgelegt.**»

Begründung:

Die Formulierung «unter Berücksichtigung der CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien» bietet zu wenig Anhaltspunkte zur Entwicklung einer kohärenten Vollzugspraxis in den Kantonen. Auch der erläuternde Bericht liefert keine Aufschlüsse dazu. Insbesondere fehlt eine Definition der Förderbedingungen (Was ist unter einer «CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien» zu verstehen? Wie soll dieses Kriterium berücksichtigt werden?). Für einen praxistauglichen, kohärenten Vollzug des Gebäudeprogramms in allen Kantonen liefert das harmonisierte Fördermodell HFM jetzt schon eine solide Basis. Daher soll auch das in Art. 104 eingeführte neue Kriterium über das HFM ausgestaltet werden.

Art. 112 Förderberechtigung

Antrag:

Abs. 3 ist folgendermassen anzupassen:

«Die Beiträge betragen höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Investitionskosten von Projekten nach Absatz 1 und ~~höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Investitionskosten~~ von Projekten nach Absatz 2; die anrechenbaren Investitionskosten werden in den Anhängen 12 und 12a festgelegt.»

Begründung:

Die beiden Projekttypen sollen in der Förderung gleichbehandelt werden, um sicherzustellen, dass die Potenziale der Geothermie insbesondere dort ausgeschöpft werden, wo bereits erhebliche Investitionen getätigt wurden.

Art. 113e Förderberechtigung

Antrag:

Abs. 1 Bst b ist wie folgt anzupassen:

«... eine thermische Kollektornennleistung von mindestens ~~35~~ **10** kW aufweisen.»

Begründung:

Mit der Absenkung des Schwellenwertes kann ein grösseres Potenzial solarthermischer Anlagen erschlossen werden, insbesondere in kleinen und mittleren Unternehmen (KMUs).

Art. 113g Rückforderung

Antrag:

Art. 113g ist wie folgt anzupassen:

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

Begründung:

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

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Antrag:

Abs. 1 ist wie folgt anzupassen:

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

Begründung:

Die Finanzhilfen beschränken sich gemäss Art. 127a auf die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen, während die Bewertung und Kommunikation der Massnahmen mehr Aufmerksamkeit verdienen würde, um die Wirkung der Massnahmen zu prüfen und zu bewerten sowie gute Praktiken zu verbreiten.

Anträge:

Abs. 2 Bst c ist wie folgt anzupassen:

«Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere **Niederschlagsereignisse und deren Folgen** wie Hochwasser, zunehmenden Oberflächenabfluss **und Bodenbewegungen**;»

Abs. 2 Bst e ist wie folgt anzupassen:

«Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch **Ereignisse und durch** Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.»

Begründung:

Niederschlagsereignisse sind explizit zu nennen, damit offensichtlicher ist, dass auch Massnahmen im Bereich Schwammstadt/Schwammlandschaft wie im Erläuterungsbericht beschrieben förderberechtigt sind.

Art. 127i Förderstrategie

Antrag:

Neu ist folgender Abs. 3 aufzunehmen:

«**Finanzhilfen betragen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten**».

Begründung:

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

Art. 128: Förderung Aus- und Weiterbildung und Öffentlichkeitsarbeit

Anträge:

Abs. 1 ist wie folgt anzupassen:

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

Abs. 2 ist wie folgt anzupassen:

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

- a. Aus- und Weiterbildung anbieten; oder
- b. die Öffentlichkeit informieren oder beraten.»

Begründung:

Klimaanpassung ist explizit zu erwähnen, weil auch dieses wichtige Thema im Erläuterungsbericht als Gegenstand von Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit aufgeführt ist.

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Antrag:

Art. 128a ist wie folgt anzupassen:

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

Begründung:

Förderwürdige Projekte in diesem Bereich werden häufig von nicht-gewinnorientierten Organisationen oder öffentlich-rechtliche Körperschaften wie Gemeinden oder Kantone durchgeführt. Diese sind auf höhere Finanzhilfen angewiesen.

Art. 129b-f

Antrag:

Eine Förderung für bereits vor Inkrafttreten der Verordnung ersetzte Diesel- und Gasbusse ist zu prüfen.

Begründung:

Der Kanton Basel-Stadt strebt im öffentlichen Verkehr seit 2015 den Einsatz von 100% erneuerbaren Energieträgern an. Das kantonale ÖV-Gesetz sieht deshalb vor, dass ab 2027 Leistungen im Ortsverkehr nur noch mit entsprechenden Fahrzeugen erbracht werden dürfen. Auf Basis dieser Gesetzesbestimmung hat z.B. die BVB schon die Hälfte ihrer Busflotte auf batteriebetriebene Busse umgestellt. Es ist stossend, wenn in der Umstellung auf elektrische Antriebe führende Unternehmen nicht von der Förderung profitieren können. Damit werden diese gegenüber Unternehmen, welche länger Dieselbusse betreiben, benachteiligt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne die Fachstelle Klima, Herr Christian Schirmer, christian.schirmer@bs.ch, Tel. 061 267 67 48 zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin