



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

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

Bern, 17. Oktober 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zu den Änderungen der Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Für die Umsetzung der Klimaziele ist ein verstärktes Engagement auf allen politischen Ebenen notwendig. Die Städte setzen seit Jahren eine ambitionierte Energie- und Klimapolitik um. Viele Städte haben bereits eine Netto-Null-Strategie erarbeitet, andere sind auf zusätzliche Unterstützung (Beratung, Förderung) angewiesen. Der Städteverband begrüsst es daher, wenn auch auf übergeordneter Ebene Gesetze und Verordnungen erlassen werden, welche die Städte in ihren Bemühungen unterstützen oder weitergehende Möglichkeiten eröffnen.

Zudem sind Städte von der Klimaerwärmung besonders betroffen. Dort sind aufgrund der weitgehenden Flächenversiegelung, der begrenzten Grünflächen und der eingeschränkten Windzirkulation die Folgen der zunehmenden Hitzewellen besonders ausgeprägt. Wegen der hohen Bevölkerungsdichte und der intensiven Wirtschaftsaktivitäten sind die Städte gegenüber Extremereignissen wie Starkregen oder Hochwasser besonders empfindlich.

Die vorliegende Vorlage ist sehr umfassend. Die Städte sind nur von einem Teil direkt betroffen. Aber die nationale Gesetzgebung im Klimabereich sowie die finanzielle Unterstützung der Gemeinden durch den Bund ist mitentscheidend dafür, ob die Städte ihre selbstgesetzten Ziele erreichen können. Der Städteverband fokussiert sich in seiner Stellungnahme deshalb auf jene Artikel, welche in dieser Hinsicht von besonderer Bedeutung sind. So äussert sich der Städteverband auch zu Artikeln betreffend Flugverkehr und Finanzwesen, auch wenn die Städte in diesen beiden Bereichen keine eigenständigen Kompetenzen haben.



Einleitend kommt der Städteverband zudem auf folgenden Beschluss des Bundesrates vom 20. September 2024 zurück. Im Rahmen des angekündigten Sparpakets hat der Bundesrat mitgeteilt, dass er das CO₂-Gesetz nicht wie beschlossen vollumfänglich per 1.1.2025 in Kraft setzen bzw. die entsprechenden Kredite betreffend die Förderung elektrischer Antriebe für den Strassen-öV und die Schifffahrt vorerst nicht beanspruchen will. Dieses Vorgehen ist für den Städteverband inakzeptabel.

Allgemeine Einschätzung

Der Städteverband begrüsst die Grundzüge der Vorlage. Angesichts der Dringlichkeit und der Herausforderungen des fortschreitenden Klimawandels ist es aus Sicht des Städteverbands aber unerlässlich, den Handlungsspielraum in mehreren Bereichen weiter auszuschöpfen. Insbesondere in folgenden Bereichen fordert der Städteverband Anpassungen:

- Der Inlandanteil zur Verminderung der Treibhausgasemissionen ist deutlich zu erhöhen. Der Inlandanteil legt fest, wie viel der Mitigationen in der Schweiz verbleiben. Durch diese Investitionen werden in der Schweiz Wertschöpfung, Arbeitsplätze, zukunftsfähige Infrastrukturen und ein langfristiger Wettbewerbsvorteil generiert. Um die internationalen und nationalen Klimaziele zu erreichen, sind zudem umfassende Umbauten an Infrastrukturen sowie Verhaltensänderungen in der Schweiz erforderlich. Ein hoher Anteil der Kompensation im Ausland würde diesen Prozess lediglich verzögern. Aus den genannten Gründen ist ein möglichst hoher Inlandanteil anzustreben.
- Die Sektoren Gebäude und insbesondere Verkehr müssen bis 2030 deutlich mehr zu den Zielen beitragen. Für Städte ist es relevant, dass die Treibhausgasemissionen im erforderlichen Tempo reduziert werden und deren Reduktion nicht hinausgezögert wird.

Ausdrücklich begrüsst der Städteverband die geplante finanzielle Unterstützung bei Massnahmen zur Anpassung und für die Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit. Massnahmen zur Abfederung der zu erwartenden negativen Folgen des Klimawandels sind sehr kostspielig. Die Städte hoffen, dass seitens Bund genügend Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden, damit der vorgeschlagene Anteil an Bundesfinanzierung bei den Massnahmen auch tatsächlich ausbezahlt wird.

Weiter vermissen mehrere Städte generell verbindlichere Massnahmen im Bereich des Flugverkehrs. Sie regen an, Flugverbindungen auf kurzen Strecken, für die es effiziente Alternativen mit dem Zug gibt, zu verbieten. Dies betrifft insbesondere Flüge zwischen Genf und Zürich, aber auch zu anderen Flughäfen in benachbarten Ländern wie beispielsweise Mailand-Malpensa.

Stellungnahme und Anträge zur CO₂-Verordnung

Inlandanteil zur Verminderung der Treibhausgasemissionen (Art. 2a)

Wie oben erwähnt, ist die Erhöhung des Inlandanteils zur Verminderung der Treibhausgasemissionen für die Städte von grosser Bedeutung, um Investitionen und damit die Wertschöpfung, Arbeitsplätze und den Wettbewerbsvorteil in der Schweiz auszulösen. Langfristig ist aus Sicht des Städteverbands anzustreben, dass 100 Prozent der Kompensationen der Treibhausgasemissionen in der Schweiz getätigt werden. Auch weil Kompensationsmassnahmen im Ausland mit hohen Unsicherheiten verbunden sind: Mehrere fundierte Studien zeigen, dass in der Vergangenheit getätigte Klimakompensationsprojekte nicht zu den gewünschten Treibhausgaseinsparungen geführt haben. Aufgrund dieser Unsicherheiten hat der Nationalrat am 26. September 2024 das Postulat 24.3074 «Auslandkompensation».



Integrität sicherstellen und Empfehlungen für den CO₂-Markt formulieren» überwiesen. Der Städteverband ist daher der Ansicht, dass der Inlandanteil deutlich erhöht werden muss. Er fordert vorerst eine Erhöhung auf mindestens 75 Prozent.

Antrag Artikel 2a: Inlandanteil

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

Richtwerte für Sektoren (Art. 3)

Die Sektoren Gebäude und insbesondere Verkehr müssen bis 2030 deutlich mehr zu den Zielen beitragen. Der Vergleich der Ziele für 2030 mit den angestrebten Sektorzielen gemäss Klima- und Innovationsgesetz (KIG) zeigt, dass die vorgeschlagenen Zwischenziele für 2030 nicht angemessen sind: Geht man von einer gleichmässigen Reduktion über den gesamten Zeitraum von 2022 bis 2040 aus, müsste der Richtwert im Jahr 2030 für Gebäude bei rund -60% (statt -50%) und für den Verkehr bei rund -30% (statt -25%) liegen. Da die Reduktion der «letzten» Treibhausgasemissionen immer die Schwierigste ist, und eine Verlagerung der erforderlichen Reduktion in die Zukunft nicht gewünscht ist, fordert der Städteverband folgende strengere Richtwerte für die Sektoren Gebäude und Verkehr. Weiter fordert der Städteverband die Beibehaltung der Inhalte des bisherigen Abs. 2 der aktuell gültigen CO₂-Verordnung:

Antrag Artikel 3: Richtwerte für einzelne Sektoren

¹ In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 60 Prozent;
- c. im Sektor Industrie: höchstens 65 Prozent;
- d. im Sektor Übrige: höchstens 75 Prozent.

² Wird ein sektorieller Richtwert nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) dem Bundesrat weitere Massnahmen, um die Zielwerte zu erreichen.

Bescheinigungen für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im In- und Ausland (Art. 5)

Einmal als CO₂ emittierter Kohlenstoff verbleibt mehrere Jahrhunderte in der Atmosphäre (Grössenordnung 1'000 Jahre). Die Klimawirkung bleibt folglich über einen sehr langen Zeitraum bestehen. Soll eine Kompensation erfolgen, muss sichergestellt sein, dass die Projekte eine Kohlenstoffbindung gewährleisten, die weit über die aktuell vorgesehenen 30 Jahre hinausreicht. Der Städteverband regt daher eine deutliche Erhöhung der Mindestgarantie an.

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

Art. 14a stellt Informationen über die Klimaauswirkungen von Verkehrsleistungen bereit und leistet damit einen Beitrag zur verantwortungsbewussten Entscheidungsfindung der Nutzerinnen und Nutzer. Um die Transparenz und Vergleichbarkeit sicherzustellen, sind jedoch folgende Präzisierungen erforderlich: Damit eine klare und einheitliche Darstellung der Flugangebote gewährleistet wird, sind sowohl die CO₂-Emissionen als auch die weiteren klimawirksamen Emissionen anzugeben. Zudem ist



sicherzustellen, dass die Emissionen für den Hin- wie auch den Rückflug sowie für die gewählte Buchungsklasse angegeben werden. Weiter müssen die verursachten Emissionen greifbarer gemacht werden, denn für Nutzerinnen und Nutzer des Flugverkehrs ist die Menge in CO₂-eq eine Grössenordnung, die oft schlecht einordbar ist. Daher soll dem Reisenden angegeben werden, wie viel die klimarelevanten Emissionen des Fluges im Vergleich zu den jährlichen CO₂-eq-Emissionen pro Kopf ausmachen. Auch sollen die Kosten für die Kompensation des Fluges in der Werbung enthalten sein.

Antrag Artikel 14a:

¹ Wer Flugreisen im Linienverkehr oder im planmässigen Gelegenheitsverkehr anbietet, die mit Verkaufsinseraten in Druckerzeugnissen oder in visuell-elektronischen Medien beworben werden, muss ab dem 1. Januar 2026 im Inserat gut sicht- und lesbar und in Zahlen die durch die Flugreise bis zum Zielflugplatz voraussichtlich verursachten Emissionen in CO₂-Äquivalenten angeben. Falls es sich um einen Hin- und Rückflug handelt, müssen die Emissionen für die ganze Strecke angegeben werden. Ausserdem muss die Buchungsklasse angegeben werden.

² [...]

³ [...]

⁴ 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.

⁵ (bisheriger Absatz streichen)

⁵ (neu) 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.

⁶ [...]

⁷ (neu) Die klimarelevanten Emissionen müssen ins Verhältnis gesetzt werden zu den jährlichen Treibhausgasemissionen pro Kopf.

Verminderung durch Ökoinnovationen (Art. 26)

Der Begriff «Ökoinnovationen» ist in der Schweiz nicht definiert. Daher ist unklar, wie diese «Ökoinnovationen» direkt zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen beitragen könnten. Um ein ehrgeizigeres Ziel im Verkehrssektor zu erreichen, sollte aus Sicht des Städteverbands auf derartige Erleichterungen verzichtet werden.

Antrag Artikel 26:

Artikel 26 ersatzlos streichen

Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030 (Art. 26c)

Der Städteverband begrüsst, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind. Dies soll auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen gelten. Denn die im Vergleich zur EU schwächeren Ziele der Schweiz dürfen nicht weiter abgeschwächt werden. Die Prozentsätze für den Anteil neuer E-Fahrzeuge dürfen nicht so tief angesetzt werden, dass Flottenimporteure von einer dauerhaften Reduktion der Emissionswerte der Neuwagenflotte profitieren. Daher fordert der Städteverband die Streichung von Art. 26c.

Antrag Artikel 26c:

Artikel 26c ersatzlos streichen



Inhalte der Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen (Art. 66a)

Aus Sicht einzelner Städte ist es störend, dass der jährliche Absenkpfad von -4,4% des EU-ETS 1 hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies ist besonders fragwürdig, da das EU-ETS 2 für den Brennstoffsektor eine jährliche Reduktion von -5,5% vorsieht. Kehrlichtverbrennungsanlagen (KVA) und die Zementindustrie emittieren etwa 5,7 Millionen Tonnen CO₂, und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Reduktion von 0,1 Millionen Tonnen vor. Gemäss dem Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten Klimazielen, müssen die verbleibenden Industrieemittenten, die kein CCS anwenden, daher mehr als die jährlichen -4,4% beitragen. Gerade im Industriesektor ist es aus Sicht der Städte sehr wichtig, dass der Bund genügend strenge Zielvorgaben erlässt, da hier die Städte kaum regulatorische Möglichkeiten haben. Ohne entsprechende Vorgaben des Bundes in diesem Sektor können die Städte ihre Klimaziele nicht erreichen. Daher fordern einzelne Städte folgenden Antrag:

Antrag Artikel 66a:

¹ Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG17 abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).

Inhalt des Dekarbonisierungsplans (Art. 72a)

Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien grundsätzlich vorhanden und getestet. Es sind vor allem hohe Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von genügend Planerinnen und Planern, Installateurinnen und Zulieferern, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden, um den Dekarbonisierungsplan einschätzen zu können.

Der von einzelnen Städten ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu. Alle anderen 500 000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen. Daher fordern einzelne Städte folgenden Antrag:



Antrag Artikel 72a

¹ Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes muss mindestens enthalten:

a. bis d. [...]

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des langfristigen Klimaplanes der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen.

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

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 aus Sicht des Städteverbands rückgängig zu machen.

Antrag Artikel 87

¹ Die Pflicht nach Artikel 86 Absatz 1 gilt nicht für Personen, die in den vergangenen drei Jahren Treibstoffmengen in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt haben, bei deren energetischer Nutzung weniger als 1'000 Tonnen CO₂ pro Jahr ausgestossen wurden.

² 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 1'000 Tonnen CO₂ betragen.

Kompensationssatz (Art. 89)

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 einen Teil der Emissionen im Ausland kompensieren. Der Städteverband beantragt, den Mindestkompensationssatz im Inland nicht zu senken, da der Investitionsbedarf in inländische Reduktionsprojekte nach wie vor sehr hoch ist und auch das Potenzial für neue Projekte durchaus vorhanden ist.

Antrag Artikel 89

² Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens 15 Prozent.

Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen (Art. 92f)

Einzelne Städte kritisieren, dass die neu vorgesehene Möglichkeit, ausländisches erneuerbares Gas anzurechnen, auf EHS-Unternehmen und solche mit Verminderungsverpflichtung beschränkt wird. Die damit verbundenen hohen administrativen Hürden sind nicht im Interesse der Klimaziele, denn sie mindern die Anreize, diese wichtige erneuerbare Energie einzusetzen. Diese Städte fordern, dass importiertes erneuerbares Gas grundsätzlich als erneuerbare Energie anerkannt werden soll, wie dies bei importiertem erneuerbarem Strom der Fall ist. Dabei ist sicherzustellen, dass in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen von Paris die Anrechnung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen ausschliesslich in der Schweiz erfolgt und bezüglich Ökologie vergleichbare Anforderungen wie für erneuerbares Gas in der Schweiz erfüllt sind.



Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase (Art. 113 c ff)

Einzelne Städte erachten die Fokussierung der Förderung von Biogas-Anlagen einzig auf Biomasse vergärende Anlagen als ungünstig. Aus ihrer Sicht sollte die Förderung mit Fokus auf künftige Entwicklungen, wie im CO₂-Gesetz vorgesehen, technologieoffen ausgestaltet sein, damit auch weitere Technologien (z.B. die Elektrolyse, Pyrolyse oder die Methanisierung zur Erzeugung erneuerbarer Gase) bei Erlangen der Marktreife gefördert werden können.

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

Wie eingangs erwähnt, sind Städte von der Klimaerwärmung und dessen Folgen aufgrund der grossflächigen Versiegelung, der begrenzten Grünflächen und der eingeschränkten Windzirkulation besonders betroffen. Die Hitze kann im städtischen Kontext sehr ausgeprägt sein. Wegen der hohen Bevölkerungsdichte und der intensiven Wirtschaftsaktivitäten sind die Städte zudem gegenüber Extremereignissen wie Starkregen oder Hochwasser besonders empfindlich. Daher haben viele Städte bereits seit Jahren mit der Planung und Umsetzung von Massnahmen zur Abfederung der negativen Folgen des Klimawandels begonnen. Diese Massnahmen sind sehr kostenintensiv. Daher begrüsst der Städteverband die vorgesehene Förderung für diesen Bereich ausdrücklich.

Mehrere Städte befürchten aber, dass die zur Verfügung stehenden Mitteln bei weitem nicht ausreichend ist. Es stellt sich die Frage, wie viele Finanzmittel verfügbar sind? Der Städteverband fordert die dafür nötigen Finanzmittel. Falls diese der Bund nicht zur Verfügung stellt, regt der Städteverband an, aufzuzeigen, wie die allfällig nötige Priorisierung der Finanzierung der Projekte erfolgen soll.

Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit (Art. 128 ff)

Der Städteverband begrüsst ausdrücklich, dass künftig für Bildungs- und Kommunikationsprojekte im Klimabereich jährlich 5 Millionen Franken an Fördergeldern vom Bund gesprochen werden sollen. Dies ist eine wertvolle Unterstützung für die Gemeinden im Bereich Klimakommunikation. Gemäss Art. 128 fördert das BAFU die Aus- und Weiterbildung sowie die Öffentlichkeitsarbeit im Bereich des Klimaschutzes. Im erläuternden Bericht wird zudem die Förderung im Bereich Anpassung an den Klimawandel erwähnt. Der Städteverband regt daher folgende Änderung an:

Antrag Artikel 128 Förderung

¹ 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.

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

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

³ [...]

Einzelne Städte erachten die geplante Höhe der Finanzhilfe als unzureichend, da förderwürdige Projekte häufig von nicht-gewinnorientierten Organisationen oder öffentlich-rechtlichen Körperschaften wie Gemeinden durchgeführt werden. Daher erscheint die Höhe der Finanzhilfen insbesondere im Vergleich mit den anderen Anspruchsberechtigten in dieser Verordnung als gering.



Antrag Artikel 128a Höhe der Finanzhilfe

Die Finanzhilfen betragen höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten.

Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken (Art. 129a)

Artikel 9 Absatz 1 des Klima- und Innovationsgesetzes verpflichtet den Bund dafür zu sorgen, dass der Schweizer Finanzplatz einen effektiven, nachvollziehbaren Beitrag zur emissionsarmen und gegenüber dem Klimawandel widerstandsfähigen Entwicklung leistet.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich. Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Artikel 129a erschwert wird. Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Artikel 129a und die Erläuterungen sind gemäss einzelner Städte daher entsprechend anzupassen.

Um sicherzustellen, dass Massnahmen zur Verminderung der Klimawirkung von nationalen und internationalen Finanzmittelflüssen getroffen werden, braucht es aus Sicht einzelner Städte ergänzend zur geplanten Berichterstattung klar formulierte Verpflichtungen. Als Vorschlag regen einzelne Städte folgenden Absatz 5 an.

Antrag Artikel 129a

¹ [...]

² [...]

³ (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

⁴ (bisher 3)

⁵ (neu) Der Bund verpflichtet Finanzinstitute bis 2050, ihre Finanzflüsse klimaneutral auszugestalten und entsprechende Absenkpfade festzulegen. Die Finanzinstitute erstatten dem Bund jährlich Bericht über die getroffenen Massnahmen und die Zielerreichung.

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

Artikel 3 der IBTV legt fest, welche ökologischen Anforderungen erneuerbare Brenn- und Treibstoffe erfüllen müssen, damit diese in Verkehr gebracht werden dürfen. Die ökologischen Anforderungen sind gemäss Vorlage 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 aus Sicht des Städteverbands nicht ausreichend. Sie soll mindestens den Regelungen der EU, welche eine Verminderung von mindestens 70 Prozent vorgibt, entsprechen. Zudem darf es aus Sicht des Städteverbands nicht sein, dass neue Brenn- und Treibstoffe die Umwelt höher belasten als konventionelle fossile, wie dies Absatz 1 Buchstabe b aktuell zulassen würde. Er schlägt deshalb vor, die Bestimmung dahingehend anzupassen, dass erneuerbare oder emissionsarme Brenn- und Treibstoffe die Umwelt nicht stärker belasten dürfen als konventionelle fossile.

Antrag Artikel 3 IBTV

- ¹ Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn
- der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens 70 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;
 - der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~25 Prozent mehr~~ weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;
 - beim Anbau der Rohstoffe für die Herstellung des erneuerbaren Brenn- oder Treibstoffs keine Flächen genutzt wurden, die nach dem 1. Januar 2008 umgenutzt wurden und vor der Umnutzung einen hohen Kohlenstoffbestand oder eine grosse biologische Vielfalt aufgewiesen haben.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Anders Stokholm

Stadtpräsident Frauenfeld

Direktor

Martin Flügel

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband