



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Umwelt (BAFU)

Abteilung Klima

Dezember 2017

Ergebnisbericht Vernehmlassung Klimapolitik nach 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	4
1.1	Ausgangslage und Gegenstand der Vernehmlassung.....	4
1.2	Ablauf und Überblick über die Stellungnahmen	5
2	Zusammenfassung.....	6
2.1	Übereinkommen von Paris und Emissionsreduktionsziele	6
2.2	Verknüpfung der EHS der Schweiz und der EU	6
2.3	Revision des CO ₂ Gesetzes	6
2.3.1	Anhebung des Maximalsatzes der CO ₂ -Abgabe auf Brennstoffe	6
2.3.2	Befreiung von der CO ₂ -Abgabe auf Brennstoffe	6
2.3.3	Gebäudeprogramm	7
2.3.4	Subsidiäres Verbot fossiler Heizungen	7
2.3.5	Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure.....	7
2.3.6	CO ₂ -Emissionsvorschriften für Fahrzeuge	7
2.3.7	Technologiefonds	7
2.3.8	Aktivitäten zur Aus- und Weiterbildung sowie zur Information und Beratung der Öffentlichkeit und der betroffenen Fachpersonen	7
2.3.9	Weitere von den Teilnehmenden vorgeschlagene Massnahmen	8
3	Gesamtbeurteilung nach Teilnehmergruppen.....	9
3.1	Kantone und Gemeinden	9
3.2	Konferenzen, Kommissionen und Gemeindeverbände.....	9
3.3	Politische Parteien.....	9
3.4	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft.....	10
3.5	Energiewirtschaft und energiepolitische Organisationen	10
3.6	Organisationen des privaten und öffentlichen Verkehrs	11
3.7	Umweltschutzorganisationen	11
3.8	Sonstige Organisationen und Verbände	12
3.9	Firmen und private Personen	12
4	Genehmigung des Übereinkommens von Paris	13
5	Genehmigung der Verknüpfung der Emissionshandelssysteme	17
6	Totalrevision des CO ₂ -Gesetzes für die Zeit nach 2020.....	21
6.1	Gesamtziel und Durchschnittsziel der Schweiz	21
6.2	Inlandziel und Durchschnittsziel der Schweiz	24
6.3	CO ₂ -Abgabe auf Brennstoffe und Abgabebefreiung für emissionsintensive Unternehmen .	27
6.3.1	Weiterführung der CO ₂ -Abgabe auf Brennstoffe.....	27
6.3.2	Ausnahmeregelung für emissionsintensive Unternehmen (CO ₂ -Abgabebefreiung).....	30
6.3.3	Kriterien zur Befreiung von der CO ₂ -Abgabe	33

6.3.4	Varianten für die Ausgestaltung der Befreiung von der CO ₂ -Abgabe auf Brennstoffe	35
6.4	Massnahmen zur Emissionsverminderung im Gebäudebereich.....	39
6.4.1	Aufhebung der Teilzweckbindung der Einnahmen aus der CO ₂ -Abgabe für das Gebäudeprogramm	39
6.4.2	Subsidiäres Verbot fossiler Heizungen	41
6.5	Massnahmen im Verkehrsbereich.....	45
6.5.1	Weiterführung der Kompensationspflicht für Importeure fossiler Treibstoffe	45
6.5.2	Weiterführung der CO ₂ -Emissionsvorschriften für Fahrzeuge	48
6.6	Weitere, sektorübergreifende Reduktionsmassnahmen	52
6.6.1	Aufhebung der Teilzweckbindung der Einnahmen aus der CO ₂ -Abgabe für den Technologiefonds ab 2025	52
6.6.2	Weiterführung der Aktivitäten zur Aus- und Weiterbildung sowie zur Information und Beratung der Öffentlichkeit und der betroffenen Fachpersonen	55
6.7	Übrige emissionsvermindernde Massnahmen	58
A1	Abkürzungsverzeichnis	64
A2	Liste der Teilnehmenden	68

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Gegenstand der Vernehmlassung

Im Rahmen der Vernehmlassung zur zukünftigen Klimapolitik der Schweiz wurden drei Vorlagen, die thematisch eng miteinander verzahnt sind, zur Diskussion gestellt: das Übereinkommen von Paris, das bilaterale Übereinkommen mit der EU über die Verknüpfung der Emissionshandelssysteme und die Totalrevision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2020.

Das Übereinkommen von Paris wurde Ende 2015 von der internationalen Staatengemeinschaft verabschiedet und inzwischen bereits von 169 Ländern ratifiziert.¹ Das für das Inkrafttreten des Übereinkommens notwendige Quorum von 55 Staaten, die gemeinsam für mindestens 55 % der weltweiten Treibhausgasemissionen verantwortlich sind, wurde am 5. Oktober 2016 erreicht. Das Übereinkommen ist somit seit dem 4. November 2016 in Kraft. An der letzten Klimakonferenz Ende 2016 in Marrakesch hat bereits die erste Vertragsparteienkonferenz stattgefunden.² Das rechtlich bindende Übereinkommen bezweckt, den globalen Anstieg der Temperaturen auf klar weniger als 2 Grad Celsius zu begrenzen, und nimmt alle Staaten in die Pflicht, ihren Beitrag zur Erreichung dieses Ziels zu leisten. Bevor die Schweiz das Übereinkommen ratifizieren kann, muss es durch die eidgenössischen Räte genehmigt werden. Mit der Ratifikation des Übereinkommens verpflichtet sich die Schweiz auf internationaler Ebene dazu, Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen umzusetzen. Dafür ist eine Totalrevision des CO₂-Gesetzes vorgesehen, insbesondere um die Ziele und Massnahmen nach 2020 auf nationaler Ebene zu verankern. Zusätzlich zum international kommunizierten Gesamtziel soll im CO₂-Gesetz auch eine Zielsetzung für die inländischen Treibhausgasemissionen fixiert werden, an der die Verminderungsmassnahmen ausgerichtet werden sollen.

Die technischen Verhandlungen über die Verknüpfung der Emissionshandelssysteme der Schweiz und der EU konnten Ende 2015 abgeschlossen und im Januar 2016 paraphiert werden. Nach Lösung der Frage um die Personenfreizügigkeit bei der Umsetzung der Volksinitiative «Gegen Masseneinwanderung» kann das Abkommen unterzeichnet werden. Damit die Verknüpfung der Emissionshandelssysteme möglichst rasch umgesetzt werden kann, wurden die dafür notwendigen Gesetzesänderungen bereits zusammen mit der Totalrevision des CO₂-Gesetzes in die Vernehmlassung geschickt.

Das geltende CO₂-Gesetz verlangt vom Bundesrat rechtzeitig Vorschläge für weitere Verminderungsziele für den Zeitraum nach 2020. Mit dieser Vorlage unterbreitet der Bundesrat einen Vorschlag für die Ausgestaltung der Schweizer Klimapolitik nach 2020. Der Geltungsbereich des neuen Gesetzes soll wie bisher alle international geregelten Treibhausgase (CO₂, CH₄, N₂O, SF₆, NF₃, HFC und PFC) sowie die Wirkungen von Wald, verbautem Holz und allenfalls zukünftig auch von der Landnutzung (Veränderung des Kohlenstoffgehalts im Boden) umfassen. Dieser Umstand soll in einer Umbenennung des Gesetzes in «Bundesgesetz über die Verminderungen von Treibhausgasemissionen» besser zum Ausdruck kommen, der Kurzname «CO₂-Gesetz» wird hingegen beibehalten. Für das Jahr 2030 strebt der Bundesrat eine Verminderung der Treibhausgasemissionen um mindestens 50 % gegenüber dem Jahr 1990 an. Bis dahin sollen die Treibhausgasemissionen innerhalb der Schweiz um mindestens 30 % sinken, maximal 20 % der Emissionsverminderung dürfen im Ausland erbracht werden, was in Bezug auf die Reduktionsleistung im Jahr 2030 ein Inland-Ausland-Verhältnis von 60:40 bedeutet.

Dieser Ergebnisbericht beinhaltet in Ziffer 1.2 eine Beschreibung des Vernehmlassungsverfahrens und der vorgenommenen Aufteilung der Teilnehmenden in Gruppen. In Ziffer 2 werden die wichtigsten Erkenntnisse aus der Vernehmlassung zusammengefasst. Danach werden in Ziffer 3 die zentralen Anliegen und Rückmeldungen der Teilnehmenden gesondert nach Gruppen dargestellt. Es folgen die Zusammenfassungen zur Genehmigung des Übereinkommens von Paris (Ziffer 4) und zur Genehmigung

¹ Dies ist der Stand vom 9. November 2017.

² Die Vertragsparteienkonferenz setzt sich aus den Ländern zusammen, die das Übereinkommen von Paris ratifiziert haben.

der Verknüpfung der Emissionshandelssysteme (Ziffer 5). Schliesslich werden in Ziffer 6 die Stellungnahmen zu ausgewählten Aspekten und Instrumenten im totalrevidierten CO₂-Gesetz vorgestellt.

1.2 Ablauf und Überblick über die Stellungnahmen

Die Vernehmlassung dauerte vom 1. September 2016 bis zum 30. November 2016. Die Dokumentation beinhaltet das Übereinkommen von Paris, den Entwurf des totalrevidierten CO₂-Gesetzes und den dazugehörigen erläuternden Bericht. Ausserdem wurde ein Fragebogen mit zwölf Fragen beigelegt, mit dem die drei Vorlagen einzeln und in ihrer Gesamtheit beurteilt werden konnten.³

Gesamthaft sind 256 Stellungnahmen von den Vernehmlassungsteilnehmern (nachfolgend «Teilnehmende») beim BAFU eingetroffen.⁴ Die Einteilung der Teilnehmenden in verschiedene Gruppen ist in der Tabelle 1 dargestellt, eine vollständige Aufzählung der Teilnehmenden pro Kategorie findet sich in Anhang A2.

Kategorie	Eingegangene Stellungnahmen
Kantone und Gemeinden	31
Konferenzen, Kommissionen und Gemeindeverbände	5
Politische Parteien	10
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	16
Energiewirtschaft und energiepolitische Organisationen	35
Organisationen des privaten und öffentlichen Verkehrs	13
Umweltschutzorganisationen	13
Sonstige Organisationen und Verbände	73
Unternehmen und private Personen	60
Total	256

Tabelle 1: Einteilung der Teilnehmenden in Gruppen.

³ Alle Unterlagen sowie ergänzende Studien finden sich auf: www.bafu.admin.ch/co2-vernehmlassung.

⁴ Die gesammelten Stellungnahmen sind im Internet publiziert und können hier abgerufen werden (unterteilt in zwei Dokumente):

https://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/2801/Klimapolitik-der-Schweiz-nach-2020_Stellungnahmen-1.pdf
https://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/2801/Klimapolitik-der-Schweiz-nach-2020_Stellungnahmen-2.pdf

2 Zusammenfassung

2.1 Übereinkommen von Paris und Emissionsreduktionsziele

Die Vernehmlassung hat gezeigt, dass die Genehmigung des Übereinkommens von Paris breite Unterstützung genießt. Nur wenige Teilnehmende sprechen sich explizit dagegen aus. Die CO₂-Emissionsverminderungsziele sind hingegen umstrittener. Allerdings begrüsst eine Mehrheit der Teilnehmenden das vorgeschlagene Gesamtziel zur Verminderung der Treibhausgasemissionen um 50 %. Zwar befürworten die meisten Kantone, die Mehrheit der Teilnehmenden aus der Energiewirtschaft und die meisten Organisationen dieses Ziel, doch eine beträchtliche Anzahl Teilnehmende wünschte sich ein höheres Ziel. Die Teilnehmenden, die ein tieferes Ziel wollen, sind in der Minderheit. In Bezug auf die Anteile der Emissionsverminderung, die im Inland und im Ausland zu erbringen sind, findet nur eine sehr knappe Mehrheit, dass der Inlandanteil höher sein sollte als im Entwurf vorgeschlagen (Umweltschutzorganisationen, einige Teilnehmende aus der Energiewirtschaft sowie die meisten politischen Parteien). Hingegen sprechen sich viele Teilnehmende, insbesondere Wirtschaftsakteure, Unternehmen und eine grössere Anzahl Kantone, für die Flexibilisierung dieses Verhältnisses aus. Die meisten anderen Teilnehmenden sind mit dem minimalen Anteil der in der Schweiz zu erzielenden Verminderungen einverstanden. Hinsichtlich der Festlegung eines Durchschnittsziels gehen die Meinungen auseinander.

2.2 Verknüpfung der EHS der Schweiz und der EU

Rund drei Viertel der Teilnehmenden stehen der Verknüpfung des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS) mit demjenigen der EU positiv gegenüber. Allerdings stellen viele unter ihnen die Wirksamkeit des europäischen Systems wegen der tiefen Preise für Emissionsrechte infrage. Das europäische EHS wird daher als wenig attraktiv erachtet. Viele Teilnehmende (mit Ausnahme der direkt Betroffenen) sprechen sich dafür aus, dass der Luftverkehr ebenfalls in das EHS einzubinden sei, da dieser Sektor seine Emissionen ebenfalls senken müsse.

2.3 Revision des CO₂Gesetzes

2.3.1 Anhebung des Maximalsatzes der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe

In Bezug auf die Anhebung des Maximalsatzes der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe sind die Befürworter leicht in der Minderheit (die meisten Kantone, fast alle Kommissionen, Konferenzen und Gemeindeverbände sowie einige politische Parteien). Weitere Teilnehmende, hauptsächlich Umweltschutzorganisationen, aber auch ein paar politische Parteien, wollen, dass der Maximalsatz der Abgabe auf über 240 Franken angehoben wird oder dass kein Maximalsatz festgelegt wird, damit die CO₂-Abgabe je nach Erreichung der Verminderungsziele angepasst werden könne. Eine knappe Mehrheit der Teilnehmenden, die zur Hälfte dem Privatsektor angehört, ist gegen eine Erhöhung, weil der aktuelle Betrag bereits hoch genug sei.

2.3.2 Befreiung von der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe

Die grosse Mehrheit der Teilnehmenden spricht sich dafür aus, die Möglichkeiten der Abgabebefreiung beizubehalten. Allerdings wird das vorgeschlagene Kriterium für die Befreiung von den allermeisten unter ihnen zurückgewiesen, insbesondere von fast sämtlichen Unternehmen sowie von den meisten Kantonen und politischen Parteien. Die Dachverbände der Wirtschaft und die Unternehmen äussern sich häufig dahingehend, dass alle Unternehmen die Wahl haben müssten, sich für die Befreiung zu entscheiden. Hinsichtlich der Ausgestaltung der Abgabebefreiung findet das Modell *Harmonisierung* viel mehr Befürworter als das Modell *Entflechtung*. Die meisten Dachverbände der Wirtschaft, eine Mehrheit der Unternehmen und ein grosser Teil der Kantone sprechen sich eher für das Modell *Harmonisierung* aus, während viele andere Teilnehmende, vor allem die Umweltschutzorganisationen und einige Kantone, beide Vorschläge zurückweisen. Ein anderes Modell, das Aspekte beider Systeme vereinen würde, fände bei vielen Unternehmen und Dachverbänden der Wirtschaft Anklang.

2.3.3 Gebäudeprogramm

Im Gebäudebereich wird der Vorschlag, die Teilzweckbindung der Einnahmen aus der CO₂-Abgabe für das Gebäudeprogramm aufzuheben, von den meisten Teilnehmenden abgelehnt. Bei ihnen handelt es sich hauptsächlich um Umweltschutzorganisationen, die meisten Kantone und die meisten Unternehmen.

2.3.4 Subsidiäres Verbot fossiler Heizungen

Rund zwei Drittel sprechen sich gegen das subsidiäre Verbot fossiler Heizungen aus (insbesondere die meisten Unternehmen, eine Mehrheit der Kantone und eine knappe Mehrheit der politischen Parteien). Die Umweltschutzorganisationen sowie einige Kantone und politische Parteien stehen diesem subsidiären Verbot eher positiv gegenüber.

2.3.5 Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Eine deutliche Mehrheit der Teilnehmenden spricht sich für die Beibehaltung der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure aus (vor allem die Umweltschutzorganisationen, die Kantone und die meisten politischen Parteien). Auch wenn die meisten Teilnehmenden eine Erhöhung des Kompensationssatzes in der Schweiz befürworten (insbesondere politische Parteien, Akteure aus der Energiewirtschaft, Umweltschutzorganisationen und diverse Verbände), wollen einige Teilnehmende diesen Satz flexibilisieren oder den Kompensationsanteil im Inland senken (hauptsächlich Unternehmen und eine Mehrheit der Akteure aus dem Verkehrsbereich). Eine Minderheit der Teilnehmenden spricht sich für die Festlegung eines Kompensationssatzes im Inland von mindestens 10 und maximal 20 % aus (die meisten Kantone sowie die Kommissionen, Konferenzen und Gemeindeverbände).

2.3.6 CO₂-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge

Eine grosse Mehrheit der Teilnehmenden befürwortet die Beibehaltung der CO₂-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge explizit. Viele unter ihnen kritisieren hingegen, dass im Verkehrsbereich keine anderen wirksameren Verminderungsmassnahmen vorgeschlagen wurden. Sowohl bei den Dachverbänden der Wirtschaft und den Unternehmen als bei den Kantonen, den politischen Parteien und den Umweltschutzorganisationen wird häufig Kritik laut, dass sich die Vorlage zu sehr auf den Gebäudebereich oder die Industrie konzentrierte. Und so wird die Möglichkeit, eine Abgabe für alle CO₂-Emissionen einzuführen, oft erwähnt. Im Übrigen wünschen viele Teilnehmende eine vermehrte Förderung von CO₂-armen oder CO₂-neutralen Treibstoffen und Fahrzeugen (wie synthetische und biogene Treibstoffe). Einige Teilnehmende würden auch die Einführung eines «Mobility-Pricing»-Systems⁵ begrüßen.

2.3.7 Technologiefonds

Die Aufhebung der jährlichen Teilzweckbindung der Einnahmen aus der CO₂-Abgabe für den Technologiefonds wird von der Mehrheit der Teilnehmenden, insbesondere von fast allen Kantonen und von den Umweltschutzorganisationen, abgelehnt.

2.3.8 Aktivitäten zur Aus- und Weiterbildung sowie zur Information und Beratung der Öffentlichkeit und der betroffenen Fachpersonen

Die Weiterführung der Aktivitäten zur Aus- und Weiterbildung sowie zur Information und Beratung der Öffentlichkeit und der betroffenen Fachpersonen geniesst breiten Rückhalt.

⁵ Mobility Pricing hat zum Ziel, Verkehrsspitzen zu brechen und eine gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen zu erreichen. Es ist ein verkehrsträgerübergreifendes Konzept, das Strasse und Schiene umfasst. Das Konzept unterscheidet sich damit vom Road Pricing, das ausschliesslich auf den Strassenbereich fokussiert (z. B. London oder Stockholm).

2.3.9 Weitere von den Teilnehmenden vorgeschlagene Massnahmen

Abgesehen von den bereits im Verkehrsbereich erwähnten Massnahmen werden vielfach Massnahmen zur Emissionsverminderung im Luftverkehr vorgeschlagen. Ausserdem wird die Einführung von Massnahmen gewünscht, die eine Lenkung von Investitionen in klimaverträglichere Bahnen ermöglichen.

3 Gesamtbeurteilung nach Teilnehmergruppen

3.1 Kantone und Gemeinden

Mit den beiden Vorlagen zur Genehmigung des Übereinkommens von Paris und zur Verknüpfung der Emissionshandelssysteme sind die Kantone grossmehrheitlich einverstanden. Bis auf den Kanton *SZ* unterstützen alle Kantone die Genehmigung des Übereinkommens von Paris. Die Genehmigung der Verknüpfung der Emissionshandelssysteme wird bis auf die Kantone *BE* und *SZ* ebenfalls von allen Kantonen im Grundsatz unterstützt.

Bezüglich CO₂-Gesetz betonen die Kantone *GE*, *SH* und *VD*, dass die definierten Ziele zu wenig ambitioniert seien und so dem Übereinkommen von Paris nicht gerecht werden könne. Dieser Meinung sind auch die Städte *Zürich* und *Lausanne*. Zehn Kantone (*AI*, *GL*, *SG*, *ZH*, *NE*, *VS*, *NW*, *OW*, *BL*, *UR*) schliessen sich der gemeinsamen Stellungnahme der *Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK)* und der *Konferenz kantonaler Energiedirektoren (EnDK)* an und fordern, dass für die Genehmigung des Übereinkommens von Paris das Schweizer Gesamtziel auf 40 % gesenkt werden soll. Dies wird damit begründet, dass die Ziele im Gebäudebereich zu ambitioniert und mit dem vorgeschlagenen Massnahmenmix nicht zu erreichen seien, während im Verkehrsbereich das Ziel nicht hoch genug angesetzt wurde. Neun Teilnehmende unterstützen auch die Idee, dass man im Verkehrsbereich fixe und strengere Reduktionsziele gesetzlich verankern sollte (*AR*, *AI*, *GR*, *BE*, *BL*, *GE*, *Stadt Zürich*, *Stadt Lausanne*, *Stadt Solothurn*).

Zum subsidiären Verbot fossiler Heizungen äussern sich die meisten Kantone kritisch: 15 Kantone lehnen es explizit ab (*BL*, *AR*, *AI*, *GR*, *AG*, *SG*, *GL*, *TG*, *ZG*, *UR*, *OW*, *LU*, *SO*, *TI*, *NW*). Das Gebäudeprogramm hingegen wird als erfolgreich wahrgenommen, 15 Kantone möchten auch nach 2025 die Teilzweckbindung weiterführen.

3.2 Konferenzen, Kommissionen und Gemeindeverbände

Die Teilnehmenden sind im Grundsatz grossmehrheitlich einverstanden mit den drei Vorlagen und unterstützen die Genehmigung des Übereinkommens von Paris und der Verknüpfung der Emissionshandelssysteme. Die *EnDK*, die *BPUK* und die *Regierungskonferenz der Gebirgskantone* stimmen überein, dass das Gesamtziel von 50 % mit den vorgeschlagenen Massnahmen nicht erreicht werden kann, und heben hervor, dass namentlich im Verkehrsbereich weitere Anstrengungen nötig seien. Weiter betonen die *EnDK*, die *BPUK* und die *Regierungskonferenz der Gebirgskantone*, dass die Ziele im Gebäudebereich zu hoch angesetzt seien und mit den vorgeschlagenen Massnahmen nicht erreicht werden könnten. Die Genehmigung des Übereinkommens von Paris habe unter diesen Umständen mit einem Gesamtziel von 40 % zu erfolgen.

Der *Schweizerische Gemeindeverband* sieht hingegen das Gesamtziel von 50 % als realistisch an und betont die Wichtigkeit der Gemeinden für eine erfolgreiche Klimapolitik. Der *Schweizerische Städteverband* betrachtet sich als stark betroffen vom Klimawandel, beispielsweise durch anhaltende Hitzeperioden im Sommer. Deshalb erachtet der *Schweizerische Städteverband* das Inlandziel von 30 % auch als zu wenig ambitioniert.

3.3 Politische Parteien

Alle politischen Parteien, bis auf die *SVP*, unterstützen die Genehmigung des Übereinkommens von Paris.

Die Genehmigung der Verknüpfung der Emissionshandelssysteme wird jedoch kontrovers diskutiert. Die *CVP*, die *CSPO*, die *FDP*, die *GLP* und die *BDP* stimmen der Vorlage zu. Die *FDP* knüpft die Zustimmung an die einzuführende Möglichkeit für alle EHS-Unternehmen, freiwillig aus dem Emissionshandelssystem auszuschneiden (sogenanntes «Opt-out»). Die *GLP* hat vor allem Vorbehalte bezüglich der zu tiefen Preise für die Emissionsrechte in der EU und des damit ausbleibenden Anreizes zur Erreichung von Emissionsverminderungsmassnahmen. Diese Vorbehalte teilt auch die *SP* und stellt sich

deshalb tendenziell eher gegen eine Verknüpfung. Die *Grünen*, die *Jungen Grünen* und die *SVP* lehnen die Verknüpfung ab.

Die *Grünen*, die *Jungen Grünen* und die *SP* sehen im Vorschlag des Bundesrats zum CO₂-Gesetz die Vorgaben von Paris nicht umgesetzt und fordern eine komplette Überarbeitung. Die *GLP* beurteilt die Massnahmen ebenfalls als ungenügend. Die *CVP*, die *FDP*, die *Jungfreisinnigen* und die *BDP* fordern bei der Umsetzung der Ziele im CO₂-Gesetz mehr Flexibilität, namentlich bei der Aufteilung zwischen Inland und Ausland.

Die *SVP* lehnt alle drei Vorlagen grundsätzlich ab und fordert eine baldige Abschaffung des CO₂-Gesetzes.

3.4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft

Die gesamtschweizerischen Dachverbände der Wirtschaft sind in der Tendenz einverstanden mit der Genehmigung des Übereinkommens von Paris und mit der Verknüpfung der Emissionshandelssysteme, äussern sich jedoch kritisch zu einzelnen Bestimmungen des CO₂-Gesetzes.

Bezüglich des Gesamtziels gibt es unterschiedliche Tendenzen zu beobachten. *Economiesuisse* erklärt sich beispielsweise mit dem Gesamtziel von 50 % einverstanden, wenn dafür keine Durchschnittsziele und Inlandziele definiert werden. Ähnlich äussert sich der *SGV*. Andere Dachverbände möchten das Ziel demjenigen der EU als wichtigster Handelspartnerin angeglichen sehen und fordern eine Absenkung auf 40 % (z. B. *Centre Patronal*, *GastroSuisse*, *Schweizerischer Baumeisterverband*). Der *SGB* fordert jedoch ein höheres Gesamtziel, *Travail.Suisse* ein höheres Inlandziel.

8 der 16 teilnehmenden gesamtschweizerischen Dachverbände fordern, dass die Höhe der maximal möglichen CO₂-Abgabe nicht auf 240 Franken pro Tonne CO₂ ansteigen, sondern auf dem heutigen Maximalsatz von 120 Franken pro Tonne CO₂ bleiben solle. Nur vier Teilnehmende (*öbu*, *SGB*, *swisscleantech*, *Travail.Suisse*) sind mit der Erhöhung einverstanden. Die CO₂-Abgabe an sich ist jedoch bei den Teilnehmenden nicht umstritten. Die Befreiungsmöglichkeit sollte aber, nach Meinung der meisten Teilnehmenden, allen interessierten Unternehmen offenstehen und nicht durch Kriterien eingeschränkt werden (*economiesuisse*, *Swissmem*, *Centre Patronal*, *hotelleriesuisse*, *GastroSuisse*, *öbu*, *Schweizerischer Baumeisterverband*, *SGV*, *swisscleantech*). Nur der *Schweizer Bauernverband* und der *SGB* sprechen sich explizit für eine enge Beschränkung der Befreiungsberechtigten aus.

Der *Schweizer Bauernverband* betont, dass Massnahmen und potenzielle Ziele in der Landwirtschaft⁶ dem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld angepasst werden müssten und eher indikativ als verbindlich ausfallen sollten.

3.5 Energiewirtschaft und energiepolitische Organisationen

Die teilnehmenden Vertreter der Energiewirtschaft und die energiepolitischen Organisationen äussern sich in der Tendenz ähnlich wie die gesamtschweizerischen Dachverbände der Wirtschaft, zustimmend zur Genehmigung des Übereinkommens von Paris und zur Verknüpfung der Emissionshandelssysteme. Im Hinblick auf das CO₂-Gesetz sprechen sich die Akteure der Energiewirtschaft gegen das vorgeschlagene Kriterium zur Befreiung von der CO₂-Abgabe aus, sowie gegen die Aufhebung der Teilzweckbindung der CO₂-Abgabe für den Technologiefonds und für das Gebäudeprogramm.

Die Genehmigung des Übereinkommens von Paris wird bis auf *Swissoil* von keinem der Teilnehmenden abgelehnt.

Und auch die Genehmigung der Verknüpfung der Emissionshandelssysteme trifft auf breite Zustimmung, einzig die *SES* lehnt die Vorlage aufgrund der zu tiefen Preise für Emissionsrechte in der EU ab,

⁶ Der Bundesrat soll gemäss seinem Vorschlag zum CO₂-Gesetz in Art. 3 Abs. 4 Bst. a die Kompetenz erhalten, sektorielle Ziele und Zwischenziele auf Verordnungsstufe zu definieren.

mit der Begründung, dass nur ein Mindestpreis einen echten Anreiz für die Emissionsverminderung schaffen kann.

Die Vorlage zum CO₂-Gesetz wird in der Energiewirtschaft grösstenteils nicht gutgeheissen. Der VSG fordert beispielsweise eine flexible Aufteilung des Gesamtziels zwischen Inland und Ausland, eine Reduzierung der Zielsetzung im Gebäudebereich, den Verzicht auf das subsidiäre Verbot fossiler Heizungen und eine Verlängerung der Befreiung von der Mineralölsteuer bei den biogenen Treibstoffen. Diesen Forderungen schliessen sich weitere Verbände (z. B. DSV) und regionale Energieversorger an (z. B. *Energie Thun AG*, *EWL*, *Regio Energie Solothurn*, *Gasverbund Mittelland AG*). In ähnlicher Form äussert sich auch die EV. Sie betont darüber hinaus aber auch die Wichtigkeit, bei der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure eine flexible Aufteilung zwischen Inland- und Auslandanteil zu ermöglichen.

Das subsidiäre Verbot fossiler Heizungen findet in der Energiewirtschaft jedoch auch Unterstützung (*AEE*, *InfraWatt*, *SES*, *VFS*).

3.6 Organisationen des privaten und öffentlichen Verkehrs

Die Vertreter des privaten und öffentlichen Verkehrs stimmen der Genehmigung des Übereinkommens von Paris zu, kein Teilnehmer dieser Gruppe lehnt sie ab.

Die Verknüpfung der Emissionshandelssysteme wird kontroverser beurteilt als bei den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den Vertretern der Energiewirtschaft. 4 der 13 Teilnehmenden lehnen die Verknüpfung ab (*VCS*, *Pro Velo Schweiz*, *CESAR*, *Fussverkehr Schweiz*), da das Emissionshandelssystem in der EU (noch) nicht als wirksames klimapolitisches Instrument betrachtet wird. Dazu kommt *Aerosuisse*, welcher der Verknüpfung nur dann zustimmt, wenn der Flugverkehr davon ausgenommen wird. Im Gegensatz dazu stimmt die *SIAA* als Vertreterin der heute bereits am EHS teilnehmenden stationären Anlagen der Verknüpfung auch mit der Aufnahme des Luftverkehrs zu, regt aber an, die Verknüpfung mit weiteren Emissionshandelssystemen anzustreben.

Einige Vertreter dieser Gruppe lehnen die gesamte Vorlage des Bundesrates zum CO₂-Gesetz ab und verlangen eine Überarbeitung mit ambitionierteren Zielen (*VCS*, *Pro Velo Schweiz*, *CESAR*, *Fussverkehr Schweiz*). Der Verband *auto-schweiz* verlangt eine grosszügige Auslegung der Übergangsbestimmungen bei der Einführung von neuen Zielwerten bei den Emissionsvorschriften für Personenwagen (sogenanntes Phasing-in) und eine Streichung der Bestimmungen für Lieferwagen und leichte Sattel-schlepper. Eine grosszügige Auslegung des Phasing-in verlangt auch der *Touring-Club der Schweiz*, der zusätzlich betont, dass bei der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure der Auslandanteil flexibel gestaltet werden sollte.

3.7 Umweltschutzorganisationen

Die Umweltschutzorganisationen präsentieren sich in der Vernehmlassung als eine sehr geschlossene Gruppe. Alle Teilnehmenden befürworten die Genehmigung des Übereinkommens von Paris, weisen aber die Massnahmen und die Ziele im CO₂-Gesetz als ungenügend zurück. Die *Klima-Allianz Schweiz*, *Greenpeace Schweiz* und *WWF Schweiz* fordern den Bundesrat auf, die Vorlage grundlegend zu überarbeiten. Es fehle das in Paris beschlossene 2-Grad-Celsius-Ziel respektive das 1,5-Grad-Celsius-Ziel. Ausserdem ignoriere die Vorlage die international beschlossene Klimafinanzierung und das Langfristziel von Netto-Null-Emissionen ab 2050.

Der Verknüpfung der Emissionshandelssysteme stehen die Umweltschutzorganisationen kritisch gegenüber. Der Preis für Emissionsrechte sei in der EU viel zu tief, das Emissionshandelssystem deshalb (noch) kein wirksames klimapolitisches Instrument. Mit einer Verknüpfung könne noch zugewartet werden, bis man sieht, wie sich das Europäische Emissionshandelssystem entwickle, gerade auch was den

Flugverkehr betrifft. Unabhängig von einer Verknüpfung fordern die Umweltorganisationen die Einführung eines sogenannten Floorpreises.⁷

3.8 Sonstige Organisationen und Verbände

Die sonstigen teilnehmenden Organisationen und Verbände äussern sich in der Tendenz ähnlich wie die gesamtschweizerischen Dachverbände der Wirtschaft, zustimmend zu der Genehmigung des Übereinkommens von Paris und zur Verknüpfung der Emissionshandelssysteme, jedoch eher kritisch zum CO₂-Gesetz. So wird die Genehmigung des Übereinkommens von Paris nur vom *HEV* und von der *IKLIS* konsequent abgelehnt. Aber auch in dieser Gruppe finden sich ein paar Teilnehmende, die die Umsetzung des Übereinkommens von Paris im CO₂-Gesetz als ungenügend einstufen und vom Bundesrat verlangen, die Vorlage komplett zu überarbeiten (z. B. *Alliance Sud*, *SKS*, *SKF*).

Eher zustimmend zum Gesamtziel von 50 % äussern sich 23 der 72 Teilnehmenden dieser Gruppe (z. B. *cemsuisse*, *IG DHS*, *Lignum*, *scienceindustries*, *Swiss Textiles*), aus verschiedenen Gründen eher ablehnend 15 (z. B. *ECO SWISS*, *Alliance Sud*, *HEV*, *SKS*, *VSZ*).

Die Weiterführung der CO₂-Abgabe ist bei den Teilnehmenden unbestritten, jedoch wird die Anhebung des maximalen Abgabesatzes auf 240 Franken pro Tonne CO₂ kritisiert. 32 der 72 Teilnehmenden sind mit dieser Erhöhung einverstanden (z. B. *Holzbau Schweiz*, *Lignum*, *myclimate*, *Isolsuisse*, *SIA*, *UFS*). Für eine Weiterführung der Teilzweckbindung für das Gebäudeprogramm sprechen sich 32 der 72 Teilnehmenden dieser Gruppe aus, 18 der 72 Teilnehmenden sind mit dem Vorschlag des Bundesrates einverstanden, die Teilzweckbindung ab 2025 aufzuheben.

Die Genehmigung der Verknüpfung der Emissionshandelssysteme wird von 6 der 72 Teilnehmenden dieser Gruppe abgelehnt, meist mit der Begründung der zu tiefen Preise für Emissionsrechte in der EU (z. B. *SKS*, *Ökozentrum*, *SIA*).

3.9 Unternehmen und private Personen

Neben fünf Privatpersonen haben zahlreiche Unternehmen an der Vernehmlassung teilgenommen. Darunter befinden sich viele Unternehmen, die in der heutigen Gesetzesperiode 2013–2020 entweder am Emissionshandel teilnehmen, eine Verminderungsverpflichtung zur CO₂-Abgabebefreiung ohne Teilnahme am Emissionshandel eingegangen sind oder zukünftig ins Emissionshandelssystem eingebunden werden sollen.

Bis auf ein paar wenige Privatpersonen unterstützen die Teilnehmenden die Genehmigung des Übereinkommens von Paris. Und auch die Genehmigung der Verknüpfung der Emissionshandelssysteme ist nicht umstritten. Von den an der Vernehmlassung teilnehmenden Unternehmen spricht sich nur die *Emmi Schweiz AG* konsequent dagegen aus. Die *Swiss International Airlines Ltd.* votiert für die Verknüpfung, fordert jedoch, dass der Flugverkehr davon ausgenommen wird.

Viele teilnehmende Unternehmen fordern eine Flexibilisierung des CO₂-Gesetzes – sowohl was die Erreichung der Gesamtziele mit Inland- und Auslandanteil als auch den Zugang zur CO₂-Abgabebefreiung betrifft.

Bei den teilnehmenden Unternehmen, die heute schon im EHS eingebunden sind, wird das Emissionshandelssystem an sich nicht infrage gestellt. Die Notwendigkeit der Verknüpfung mit der EU wird jedoch stark hervorgehoben. Die teilnehmenden Unternehmen mit einer Abgabebefreiung betonen die Notwendigkeit eines flexiblen Systems, das allen interessierten Unternehmen die Möglichkeit geben sollte, sich mit einer Verminderungsverpflichtung (respektive mit einer Zielvereinbarung) von der CO₂-Abgabe befreien lassen zu können.

⁷ Der Floorpreis bezeichnet einen minimalen Grundpreis für Emissionsrechte.

4 Genehmigung des Übereinkommens von Paris

Die Vorlage zur Genehmigung des Übereinkommens von Paris wurde nach der gemeinsamen Vernehmlassung von den Vorlagen zur Genehmigung der Verknüpfung der Emissionshandelssysteme und der Totalrevision des CO₂-Gesetzes getrennt und zusammen mit der Botschaft in einem beschleunigten Verfahren im Dezember 2016 an das Parlament überwiesen. Deshalb ist der Ergebnisbericht der Vorlage zur Genehmigung des Übereinkommens von Paris vom Bundesrat schon am 21. Dezember 2016 zur Kenntnis genommen worden und publiziert.⁸ In diesen Ergebnisbericht werden die wichtigsten Ergebnisse nochmals zusammengefasst.

Die Genehmigung des Übereinkommens von Paris war in der Vernehmlassung nicht umstritten; fast 95 % der Teilnehmenden sprachen sich in den Stellungnahmen dafür aus. Kontrovers diskutiert wurde in diesem Zusammenhang aber das Gesamtziel bis 2030, mit dem die Schweiz das Übereinkommen genehmigen soll. Dieser Aspekt wird in Ziffer 6.1 behandelt.

Als Gründe für die Genehmigung wurden die Position und Rolle der Schweiz, die Effektivität des Übereinkommens zur Bekämpfung des Klimawandels sowie die positiven Effekte für die schweizerische Wirtschaft genannt. Viele Teilnehmende begrüßen zudem den globalen Charakter des Übereinkommens von Paris, da es eine gemeinsame Strategie zahlreicher Staaten zur Bekämpfung des Klimawandels darstellt. Einige Teilnehmende heben hervor, dass eine schnelle Wende zu einer kohlenstoffarmen Gesellschaft begünstigend sei für Wirtschaft und Gesellschaft. Gewisse Teilnehmende betonen weiter, dass die Genehmigung des Übereinkommens von Paris für das Image der Schweiz wichtig sei – wegen ihrer Position in der Diplomatie oder für den Handel. Zudem wird das Übereinkommen von Paris auch explizit als eine Chance wahrgenommen, um die Kosten des Nichthandelns zu vermindern. Vereinzelt wurde zudem auf die Bedeutung des Übereinkommens für die Entwicklungsländer hingewiesen und auf die Verantwortung, die die Schweiz aufgrund der vergangenen und aktuellen Emissionen hat, das Übereinkommen zu unterzeichnen.

Die wenigen ablehnenden Stimmen haben vor allem damit argumentiert, dass die Schweiz im internationalen Vergleich nicht viele CO₂-Emissionen generiere und folglich die Emissionsreduktionsziele zu hoch seien. Damit würden die Wettbewerbsfähigkeit und das Wirtschaftswachstum der Schweiz gefährdet.

Bis auf SZ sind alle Kantone für die Genehmigung des Übereinkommens von Paris. Viele Kantone (JU, SG, BL, GR, GL, TI, BS, VD, AR, AI, BL, GL, AG, SO) erwähnen, dass das Übereinkommen ein wichtiges Instrument für die Eindämmung des Klimawandels sei. Darüber hinaus betonen sieben dieser Kantone (AR, AI, BL, GL, AG, SO, TI), dass gerade im weltweiten Ansatz von Paris der Schlüssel liege für eine erfolgreiche internationale Klimapolitik. Sieben Kantone (AR, AI, GR, GL, GE, ZG, SG) heben hervor, dass gerade die Schweiz als vom Klimawandel überdurchschnittlich betroffenes Land von einem weltweiten Übereinkommen profitieren würde. Und schliesslich vertreten sechs Kantone (AI, GR, GL, SO, ZG, SG) die Meinung, dass die Schweiz als hoch entwickeltes Land ihre historische Verantwortung für den Klimaschutz wahrnehmen müsse. GE erwähnt, dass eine rasche Genehmigung für die Wahrung von internationalen Handelsbeziehungen und für das Image der Schweiz wichtig sei. Dieser Meinung schliessen sich auch SG, AR, AI und GL an und betonen, dass eine rasche Genehmigung im Interesse der Schweiz sei.

Alle teilnehmenden Konferenzen und Kommissionen begrüßen die Genehmigung des Übereinkommens von Paris, die geäußerten Einwände betreffen eher die Höhe des Gesamtziels. Der Schweizerische Städteverband, die BPUK, die EnDK und die Regierungskonferenz der Gebirgskantone betonen die Wichtigkeit des Übereinkommens von Paris für die Wahrung der internationalen Handelsbeziehungen.

⁸ https://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/2801/Klimapolitik-der-Schweiz-nach-2020_Ergebnisbericht-V2_de.pdf

gen und für das Image der Schweiz. Ausserdem verlangen diese vier Teilnehmenden, dass die Genehmigung rasch erfolgen müsse, so dass die Schweiz bei der Ausgestaltung des Übereinkommens von Paris möglichst bald aktiv mitverhandeln könne.

Von den teilnehmenden politischen Parteien sind alle bis auf die *SVP* mit der Genehmigung einverstanden. Die *CVP* macht eine Genehmigung der Schweiz jedoch davon abhängig, dass das Quorum von 55 Staaten mit insgesamt mindestens 55 % der weltweiten Emissionen erreicht wird.⁹ Mehrere Parteien unterstreichen, dass ein solches weltweites Übereinkommen, das von vielen Staaten unterzeichnet wird und das die Verminderung der Treibhausgasemissionen bezweckt, für den Kampf gegen den Klimawandel von grösster Bedeutung sei (*FDP, CVP, Junge Grüne, Grüne, GLP*). Auch in dieser Gruppe betonen viele Teilnehmende, dass eine rasche Genehmigung des Übereinkommens wichtig sei für die Rolle der Schweiz in der internationalen Diplomatie und für die Wahrung der Handelsbeziehungen (*SP, die Jungen Grünen, die Grünen, CVP und FDP*). Die *GLP* erwähnt, dass das Übereinkommen von Paris ein wichtiges Instrument sei, um weltweit die Energieeffizienz und den Einsatz von erneuerbaren Energien zu fördern und die Innovationen hin zu einer kohlenstoffarmen Gesellschaft voranzutreiben. Die *SVP* lehnt die Genehmigung mit der Begründung ab, dass man einem so ideologischen Übereinkommen nicht beitreten müsse.

Die gesamtschweizerischen Dachverbände der Wirtschaft stehen der Genehmigung des Übereinkommens von Paris geschlossen positiv gegenüber. *Travail.Suisse, bauenschweiz, swisscleantech* und *Swissmem* heben die Dringlichkeit einer Genehmigung hervor. *Travail.Suisse, Swissmem, economie-suisse* und *swisscleantech* halten ein solches globales Übereinkommen für eine ausserordentlich wichtige klimapolitische Massnahme. *Swissmem* betont darüber hinaus, dass für die Wirtschaft eine rasche Kenntnis der klimapolitischen Rahmenbedingungen wichtig sei, um frühzeitig über eine grösstmögliche Planungssicherheit zu verfügen. *Centre Patronal* und der *Schweizer Bauernverband* heben hervor, dass man nicht mit zu ambitionierten Zielen die Schweizer Wirtschaft gefährden solle. Des Weiteren weist *swisscleantech* auf eine Diskrepanz zwischen der Absicht des Übereinkommens von Paris, die Zielerreichung alle 5 Jahre zu prüfen, und dem vorliegenden Entwurf hin, der diese Überprüfung für die Schweiz nur alle 10 Jahre durchführen will.

Die Akteure der Energiewirtschaft, ausser *Swissoil*, werten die Genehmigung des Übereinkommens von Paris als sehr positiv. *Groupe E* und *regioGrid* finden, dass die Schweiz sich einer Klimapolitik, die von der internationalen Gemeinschaft koordiniert geführt wird und die auch den nationalen Bedenken Rechnung trägt, nur anschliessen könne. Auch *Biomasse Suisse* und *IGEB* sind der Ansicht, dass die Schweiz sich an dieser wichtigen globalen Initiative beteiligen solle, die für den Kampf gegen den Klimawandel wichtig sei. *Energie 360° AG* und *FWS* begrüessen die Genehmigung des Übereinkommens von Paris, da sie es wichtig finden, dass Massnahmen gegen den weltweiten Klimawandel ergriffen werden. Zurückhaltender äussern sich die Verbände *DSV* und *V3E*, die ein zu starkes Engagement der Schweiz ablehnen, weil sie so ihre Wirtschaft oder ihre Energieversorgung gefährde. *Swissoil* ist gegen die Genehmigung des Übereinkommens von Paris, weil Mineralöle in vielen Bereichen wichtig seien, u. a. im Gebäudebereich als Heizmittel, lehnt aber auch jegliche Behinderung des freien Strommarktes ab (Verbote, Subventionen usw.).

Im Verkehrsbereich sprechen sich alle Teilnehmenden für eine Genehmigung des Übereinkommens von Paris aus. *VCS, Pro Velo Schweiz, Fussverkehr Schweiz* und *CESAR* erachten dieses Übereinkommen als überaus wichtiges Instrument im Kampf gegen den Klimawandel und halten seine Genehmigung für das Image der Schweiz, für die Diplomatie, für ihren Status als Mitglied des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen, für ihre Rolle in der UNO sowie für ihre Handelsbeziehungen als überaus wichtig. Die vier Verbände wünschen sich eine möglichst rasche Genehmigung des Übereinkommens. *Aerosuisse* findet, dass die Schweiz das Übereinkommen genehmigen muss, um bei der Umsetzung mitwirken zu können.

⁹ Dieses Quorum wurde am 5. Oktober 2016 mit der Ratifikation der EU erreicht.

Die Umweltschutzorganisationen befürworten alle die Genehmigung des Übereinkommens von Paris (z. B. *PUSCH*, *Pro Natura*, *Greenpeace Schweiz*, *WWF Schweiz*). *Grands-parents pour le climat* und *ACSI* sind der Ansicht, dass das Übereinkommen von Paris ein wichtiger Schritt im Kampf gegen den Klimawandel sei. Die *Alpen-Initiative* oder *oeku* erachten die Genehmigung des Übereinkommens von Paris als wichtig für das Image der Schweiz, für ihre Rolle in der Diplomatie und in der UNO, aber auch als Mitglied des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen. Für *Climat Genève* und *Grands-parents pour le climat* ist die Genehmigung des Übereinkommens umso wichtiger, da Genf der Sitz des IPCC ist. *BirdLife Schweiz*, *Climat Genève* und andere Teilnehmende befürworten eine möglichst rasche Genehmigung des Abkommens.

Von den sonstigen Organisationen begrüssen über 80 % der Teilnehmenden die Genehmigung des Übereinkommens von Paris (z. B. *IG DHS*, *VSGP*, *Isolsuisse*, *GSGI*, *Fromarte*). Vier Teilnehmende sind der Ansicht, dass ein weltweites Übereinkommen, das von vielen Staaten unterzeichnet wird und das die Verminderung der Treibhausgasemissionen bezweckt, für den Kampf gegen den Klimawandel von grösster Bedeutung sei (z. B. *Swissaid*, *scienceindustries*, *SVV*). Weiter denken elf Organisationen, dass die Genehmigung für das Image der Schweiz, für ihre Rolle in der Diplomatie und in der UNO oder auch als Mitglied des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen wichtig sei (z. B. *Helvetas Swiss Intercooperation*, *Fastenopfer*). Mehrere Teilnehmende finden, dass die Schweiz es sich nicht erlauben kann, dieser internationalen Entwicklung fernzubleiben (z. B. *SKS*, *Swiss Engineering*, *suissetec*, *WSL*). Für *SSF* ist es wichtig, dass die Rahmenbedingungen rasch festgelegt werden, um die Antworten für die Finanzindustrie einzubeziehen, was eine rasche Genehmigung erlauben würde. Einige Teilnehmende äussern sich hingegen differenzierter. Die *FER* lehnt die Genehmigung nicht ab, möchte aber nicht, dass die Schweiz einen Alleingang vollzieht, und unterstreicht, dass die anderen Länder ihre Verpflichtungen auch einhalten müssen. Die *SAB* unterstützt eine Genehmigung des Übereinkommens nur, wenn das nötige Quorum von 55 Staaten mit 55 % der weltweiten Emissionen erreicht wurde. *Swiss Beef* wünscht sich seinerseits, dass das Übereinkommen die Lebensmittelproduktion nicht bestraft. Weiter tendieren einige Teilnehmende eher dazu, die Genehmigung abzulehnen. Die *CCIG* befürchtet, dass sich die Schweiz durch Übereifer nur bestraft («Swiss Finish»), während das Übereinkommen von Paris dies gar nicht verlangt und die Nachbarländer beschliessen könnten, weniger zu machen. Nur die *IKLIS* verweigert wegen ihrer skeptischen Haltung gegenüber Klimaproblemen die Genehmigung vollständig.

Die Genehmigung des Übereinkommens wird von den Unternehmen und privaten Personen mit einer Zustimmung von bis zu 60 % begrüsst¹⁰. Rund 40 Teilnehmende äussern sich positiv zur Ratifizierung (z. B. *IBB Energie AG*, *EMS-Chemie AG*, *ETHZ*, *Coop*). Mehrere Teilnehmende erachten das Übereinkommen von Paris als wichtigen Schritt im Kampf gegen den Klimawandel (z. B. *Werke am Zürichsee AG*, *Clariant Produkte AG*). Andere heben hervor, dass die Reaktion auf den Klimawandel global zu erfolgen habe, wie beim Übereinkommen von Paris (z. B. *Gaznat SA*, *Emmi Schweiz AG*). *Hergiswiler Glas AG* oder *Swiss Krono AG* erklären, dass es wichtig sei, dass die Schweiz an der Entwicklung dieses internationalen Systems mitarbeite, das die Reduktion der CO₂-Emissionen bezweckt. *Werke am Zürichsee AG* und *IB Langenthal AG* unterstützen dieses Übereinkommen, das die Energieeffizienz, die Nutzung erneuerbarer Energien, die technologische Innovation, den schrittweisen Ausstieg aus der Kohle und die energetische Unabhängigkeit der Schweiz fördere. *Hermes Investment Management* betont, dass es im Interesse der Wirtschaft und der Investoren sei, den Klimawandel umgehend zu bekämpfen. Etwas nuancierter äussern sich rund ein Dutzend Teilnehmende, darunter insbesondere *Keller AG Ziegeleien* und *Metoxit AG*, die sich für die Genehmigung der Vorlage aussprechen, jedoch befürchten, dass dies das Überleben der schweizerischen Industrie gefährde. Drei Teilnehmende sind eher gegen eine Genehmigung des Übereinkommens von Paris. Der *Verband Aargauischer Stromversorger* und *Energie Seeland AG* finden etwa, dass der Emissionsanteil der Schweiz im weltweiten Vergleich nur sehr gering sei. Allerdings sprechen sich nur drei Teilnehmende vollständig gegen eine Genehmigung aus. Eine Privatperson findet, dass die Klimapolitik eine Energieversorgung anstreben solle,

¹⁰ Es gilt zu beachten, dass die Mehrheit der verbleibenden 40 % vor allem den in diesem Entwurf enthaltenen Zielen für die Schweiz kritisch gegenüberstehen und nicht dem Übereinkommen von Paris an sich.

die zu 100 % aus erneuerbaren Quellen erfolge. Zwei andere Privatpersonen hingegen verschliessen sich jeglicher klimapolitischen Massnahme. So bezeichnet *MR-int* das Übereinkommen von Paris als sinnlos, nutzlos, äusserst kostspielig, ungerecht gegenüber den ärmsten Ländern und als Gefährdung für die Souveränität des Landes. Dieses Übereinkommen berge ihm zufolge grosse Risiken für das soziale und wirtschaftliche Leben der Schweiz.

5 Genehmigung der Verknüpfung der Emissionshandelssysteme

Die Verknüpfung des Emissionshandelssystems der Schweiz mit demjenigen der EU stösst in der Vernehmlassung auf Zustimmung. Etwa drei Viertel der Teilnehmenden sprechen sich dafür aus (z. B. *GL, LU, FDP, CVP, Schweizer Bauernverband, cemsuisse, Lignum*). Nur 26 Teilnehmende lehnen diese kategorisch ab (z. B. *SP, die Grünen, IKLIS, Emmi Schweiz AG*). Als wichtigsten Grund für eine Verknüpfung sehen die Teilnehmenden, dass dadurch die Schweizer Industrie die gleich langen Spiesse wie ihre direkten Konkurrenten in der EU bekäme. Ausserdem werde dadurch der Zugang zu einem liquideren Markt für Emissionsrechte geschaffen. Der am meisten genannte Grund gegen eine Verknüpfung ist der niedrige Preis für Emissionsrechte in der EU und damit die Erklärung, dass das Europäische Emissionshandelssystem (noch) kein wirksames klimapolitisches Instrument darstelle. Viele Teilnehmende knüpfen ihre Zustimmung an weitgehende Forderungen bezüglich der Ausgestaltung des Emissionshandelssystems, wie beispielsweise den Ausschluss des Luftverkehrs (z.B. *Aerosuisse*) oder die Möglichkeit für alle Unternehmen, freiwillig aus dem EHS auszuscheiden.

Bis auf *SZ* und *BE* stimmen alle Kantone der Verknüpfung der Emissionshandelssysteme zu. Viele (*BL, AR, AI, GR, AG, SO, ZH, SH*) betonen, dass sich dadurch die Planungssicherheit für die Schweizer Unternehmen erhöhe und der Zugang zu einem liquideren Markt garantiert werden könne. Ausserdem fügen fünf Kantone (*BL, AR, AI, GR, SH*) an, dass eine Verknüpfung zu Effizienzgewinnen bei der Verminderung von Treibhausgasemissionen führe. Der Kanton *BE* lehnt die Verknüpfung ab, da das Europäische Emissionshandelssystem wegen der tiefen Preise für Emissionsrechte (noch) kein wirksames klimapolitisches Instrument darstelle. Der tiefe Preis wird auch von anderen Teilnehmenden als problematisch eingeschätzt (*GL, ZG, SG, BE, OW, LU, VS, NW, Stadt Zürich*). Als Ausweg sehen sie die Einführung eines Mindestpreises für Emissionsrechte. Die Aufnahme des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem wird von 15 Kantonen begrüsst (*FR, JU, AR, AI, GR, GL, ZG, ZH, UR, GE, SG, OW, LU, VS, NW*). 12 dieser 15 Kantone finden ausserdem, dass die kostenlose Zuteilung für die Luftfahrtindustrie ebenfalls abgesenkt werden solle, wie dies für die stationären Anlagen der Fall ist. Zehn Kantone (*AR, AI, GR, UR, GL, ZG, OW, LU, VS, NW*) führen aus, dass die kostenlose Zuteilung ebendieser stationären Anlagen nur soweit zu erfolgen habe, wie dies für einen treibhausgas-effizienten Betrieb notwendig sei. Und schliesslich begrüssen 14 Kantone (*BL, ZH, UR, AR, AI, GR, GL, ZG, SG, OW, LU, VS, NW, FR*) den Einbezug von fossil-thermischen Kraftwerken in das Emissionshandelssystem.

Alle teilnehmenden Kommissionen und Konferenzen begrüssen die Verknüpfung der Emissionshandelssysteme. Der *Schweizerische Städteverband*, die *BPUK* und die *EnDK* verlangen jedoch die Einführung eines Mindestpreises für Emissionsrechte. Die *Regierungskonferenz der Gebirgskantone*, die *BPUK* und die *EnDK* unterstützen die Einbindung des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem und betonen die Wichtigkeit einer sinkenden kostenlosen Zuteilung für die Luftfahrtbetreiber. Diese drei Teilnehmenden betonen ausserdem ihre Zustimmung zur Einbindung der fossil-thermischen Kraftwerke, sehen aber bei tiefen Preisen für Emissionsrechte eine gewisse Gefahr für einen hohen Zubau und somit höhere Treibhausgasemissionen.

Die politischen Parteien äussern sich sehr unterschiedlich zur Verknüpfung der Emissionshandelssysteme. *BDP, CSPO, CVP, GLP* und *FDP* drücken ihre Zustimmung aus und heben die ökonomischen Vorteile einer Verknüpfung hervor. Die *FDP* unterstreicht insbesondere, dass die Marktliquidität und die Planungssicherheit erhöht würden. Sie verlangt aber eine Möglichkeit für alle Unternehmen, ein «Opt-out» zu beantragen. Etwas nuancierter hebt die *GLP*, die sich nur teilweise für die Verknüpfung ausspricht, hervor, dass es sich nicht um eines der wirksamsten klimapolitischen Instrumente handelt. Die *Grünen*, die *Jungen Grünen* und die *SVP* lehnen die Verknüpfung ab, jedoch aus unterschiedlichen Gründen. Während die *SVP* klimapolitische Instrumente allgemein ablehnt, sehen die *Grünen* und die *Jungen Grünen* im Europäischen Emissionshandelssystem aufgrund der niedrigen Preise für Emissionsrechte kein wirksames klimapolitisches Instrument. Auch die *SP* schliesst sich dieser Argumentation

an, kann sich aber eine Verknüpfung trotzdem vorstellen. Wichtig ist für die *SP* dabei die Einführung eines Mindestpreises für Emissionsrechte. Dieser Forderung schliessen sich auch die *Grünen* und die *Jungen Grünen* an, und auch die *GLP* kritisiert die niedrigen Preise für Emissionsrechte. Ausserdem betont die *GLP*, dass es effizienter wäre, wenn man anstelle des Emissionshandelssystems auf die CO_2 -Abgabe setzen würde. Die Integration der Luftfahrt in das Emissionshandelssystem wird von *SP*, den *Grünen*, den *Jungen Grünen*, *CVP* und *FDP* positiv beurteilt. *SP*, die *Grünen* und die *Jungen Grünen* fordern eine Absenkung der kostenlosen Zuteilung für Luftfahrtbetreiber, die *FDP* die Berücksichtigung der marktbasierteren Massnahme der «International Civil Aviation Organization» (ICAO) zum Klimaschutz ab 2020.¹¹

Die gesamtschweizerischen Dachverbände der Wirtschaft äussern sich positiv zur Verknüpfung der Emissionshandelssysteme, kein Teilnehmer lehnt die Vorlage ab. Allerdings spricht sich nur der *Schweizer Bauernverband* vollständig für eine Verknüpfung aus, die anderen haben Vorbehalte. *Centre Patronal*, *SGV*, *Swissmem*, *Schweizerischer Baumeisterverband* und *economiesuisse* verlangen, dass alle Unternehmen die Möglichkeit haben sollen, ein «Opt-out» oder ein «Opt-in» zu beantragen. *Swisscleantech* und *SGB* betonen, dass die Verknüpfung eher aus ökonomischer als aus klimapolitischer Sicht zu begrüssen sei. Eine ähnliche Argumentation findet man auch bei *Travail.Suisse*, *öbu* und *bauenschweiz*, welche die fehlende Effizienz des Emissionshandelssystems betonen. *Swissmem* argumentiert, dass die Verknüpfung für die Schweizer Industrie sehr wichtig und so schnell wie möglich anzustreben sei. *Centre Patronal*, *SGV* und *economiesuisse* äussern sich ablehnend zur Aufnahme des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem, da die «ICAO» in diesem Bereich schon Massnahmen vorgeschlagen habe.

Die Vertreter der Energiewirtschaft unterstützen die Verknüpfung der Emissionshandelssysteme aus Gründen der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Industrie, nur die *SES* lehnt die Vorlage aufgrund der zu tiefen Preise für Emissionsrechte in der EU ab. *Energie Wasser Bern* und *Regio Energie Solothurn* heben hervor, dass die Verknüpfung zu einer Harmonisierung der Klimapolitik in Europa führen könne. Der *Gasverbund Mittelland AG* erhofft sich mit der Verknüpfung eine Angleichung der Preise an diejenigen der EU, der *DSV* eine Lösung für das Problem des Carbon-Leakage-Effekts.¹² Kritisch, aber nicht ablehnend, äussern sich *IWB*, *Swissolar*, *Energie 360° AG*, der *Schweizerische Fachverband für Wärmekraftkopplung*, *SIG* und *Ökostrom Schweiz*. Sie heben die niedrigen Preise für Emissionsrechte in der EU hervor. *IWB* argumentiert, dass ein solch niedriger Preis falsche Anreize schaffe und den Zubau von erneuerbarer Energie beeinträchtigen könne. Zur Aufnahme der fossil-thermischen Kraftwerke ins Emissionshandelssystem äussern sich die *EV*, *Energieforum Schweiz*, der *VSE*, die *SES* und *Swisselectric* positiv. Zur Aufnahme des Flugverkehrs äussern sich nur *SES* und die *EV*. *SES* begrüsst die Aufnahme, die *EV* lehnt diese ab.

Die teilnehmenden Organisationen des privaten und öffentlichen Verkehrs äussern sich eher kritisch zur Verknüpfung der Emissionshandelssysteme. *VCS*, *CESAR*, *Fussverkehr Schweiz* und *Pro Velo Schweiz* lehnen die Verknüpfung aufgrund der niedrigen Preise für Emissionsrechte ab, *Aerosuisse* und *SIAA* unterstützen die Verknüpfung nur, wenn die Luftfahrt ausgeschlossen wird. Sowohl *Aerosuisse* als auch *SIAA* betonen, dass die Luftfahrt mit «CORSIA» ein globales Abkommen geschlossen habe und dies als Massnahme ausreiche. *AGVS*, *SBB* und *FRS* begrüssen die Verknüpfung.

Die Umweltschutzorganisationen sehen die Verknüpfung der Emissionshandelssysteme kritisch. *Klima-Allianz Schweiz*, *Greenpeace Schweiz*, *WWF Schweiz*, *Verein Alpen-Initiative*, *Pro Natura*, *PUSCH*, *BirdLife Schweiz*, *Grands-parents pour le climat* und *Climat Genève* betonen, dass das Europäische Emissionshandelssystem (noch) kein wirksames klimapolitisches Instrument sei und dass man mit der Verknüpfung auch noch zuwarten könne. Diese neun Teilnehmenden fordern zusammen mit den *KlimaSeniorinnen Schweiz* die Einführung eines Mindestpreises für Emissionsrechte, unabhängig davon,

¹¹ Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation («CORSIA»).

¹² Unter Carbon Leakage versteht man die Verlagerung von CO_2 -Emissionsquellen, also das Abwandern industrieller Produktion aus Ländern mit strengen CO_2 -Emissionsvorgaben in Länder ohne solche oder mit geringeren Emissionsvorgaben.

ob die Verknüpfung zustande kommt oder nicht. Die Aufnahme des Luftverkehrs und der fossil-thermischen Anlagen in das Emissionshandelssystem werden hingegen begrüsst.

In der Gruppe der sonstigen Organisationen spricht sich eine Mehrheit der Teilnehmenden für die Verknüpfung der EHS aus (z. B. *Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, CNCI, ECO SWISS, Swiss Engineering*). Die *SAB* vertritt die Ansicht, dass ein so kleiner Markt für Emissionshandelszertifikate wie derjenige der Schweiz keine Daseinsberechtigung habe. *Cemsuisse* betont, dass die Schweizer Unternehmen Zugang zu einem grösseren Volumen an Emissionsrechten hätten. *Fromarte* und *Aqua Nostra Schweiz* sehen in der Verknüpfung einen Schritt zur Schaffung einer gemeinsamen Grundlage für die internationale Klimapolitik. Etwas nuancierter äussern *Holzindustrie Schweiz, Bio Suisse, suissetec* und *SSF* Vorbehalte betreffend die im EHS der EU geltenden tiefen Preise für Emissionsrechte. *Alliance Sud, suissetec* und die *FRC* schlagen die Einführung eines Mindestpreises vor, während die *Akademien der Wissenschaften Schweiz* eher zur Senkung der Emissionsobergrenze (cap¹³) des europäischen EHS raten sowie dazu, in diesem Zusammenhang keinen Maximalsatz für die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe festzulegen, um diese Abgabe je nach Zielerreichung anzupassen. *South Pole Group* hebt auch hervor, dass das EHS der EU für wenig Leistung als klimapolitisches Element grossen administrativen Aufwand erfordere. Das *Ökozentrum Schweiz* spricht sich gegen eine Verknüpfung aus, sofern die Preise für Emissionsrechte nicht angehoben würden und/oder EHS-Zertifikate nicht als Anteil an den ausländischen Kompensationen betrachtet werden könnten. Drei Teilnehmende äussern den Wunsch, dass die am EHS beteiligten Unternehmen durch Abschluss einer Zielvereinbarung vom EHS befreit werden können («Opt-out»-System) (*KliK, Swiss Textiles, VSZ*). *ACSI, Fastenopfer, Helvetas Swiss Intercooperation* oder auch die *IKLIS* sprechen sich wegen der tiefen Preise für Emissionsrechte im EHS der EU jedoch gegen eine Verknüpfung aus. Im Gegensatz zur *CCIG* befürworten *myclimate* und *SKS* die Aufnahme des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem.

Bei den Unternehmen und den privaten Personen steht eine deutliche Mehrheit der Teilnehmenden der Verknüpfung der EHS positiv gegenüber (z. B. *Swiss Steel AG, Espace Real Estate AG, Technische Betriebe Uzwil*). Mehrere Teilnehmende gehen davon aus, dass dies die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Unternehmen steigern werde (z. B. *IBB Energie AG, SFPI, Wynagas AG*). Andere finden zudem, dass die Verknüpfung die Risiken einer Verlagerung von Emissionen¹⁴ sowie Probleme mit Doppelerfassungen verringere (z. B. *Erdgas Innerschwyz AG, StWZ Energie AG*). Die *HKBB* ist der Ansicht, dass die Preise für Emissionsrechte vereinheitlicht werden müssten. Die betroffenen Unternehmen, die heute schon am Emissionshandel teilnehmen, äussern sich positiv zur Verknüpfung, machen diese oft sogar zur Bedingung für eine Weiterführung des Emissionshandelssystems in der Schweiz (z. B. *BASF Schweiz AG, Clariant Produkte AG, Dottikon Exclusive Synthesis AG, Kimberly-Clark GmbH, Lonza AG*). Andere EHS-Unternehmen fordern eine «Opt-out»- und eine «Opt-in»-Möglichkeit für alle Unternehmen und die Berücksichtigung von Schweizer Eigenheiten (geringe Stromproduktion mit fossilen Energieträgern, hohe Abhängigkeit von Exporten, hohe Kosten von Reduktionsleistungen usw.) bei der Bestimmung der kostenlosen Zuteilung (z. B. *ZZ Wancor AG, KFM*). Die *Swiss International Airlines Ltd.* stimmt der Verknüpfung nur zu, wenn der Flugverkehr davon ausgenommen wird. Anders sieht dies die *Flughafen Zürich AG*, die nicht die Ausnahme des Flugverkehrs fordert, sondern die Verknüpfung mit weiteren Emissionshandelssystemen ausserhalb der EU als wichtig erachtet. Mehrere Teilnehmende vertreten die Meinung, dass die Aufnahme der Wärme-Kraft-Kopplungs-Anlagen (WKK-Anlagen) in das EHS diese gegenüber dem ausländischen Strom aus fossilen Quellen benachteiligen würde (z. B. *Verband Aargauischer Stromversorger, IB Langenthal AG*). Weiter möchten andere Teilnehmende die Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten nur zulassen, falls diese für die Emissions-effizienz und die Wettbewerbsfähigkeit notwendig sind und falls die verbleibenden Rechte versteigert werden (z. B. *Saphirwerk AG, Keller AG Ziegeleien*). Von den Teilnehmenden, die etwas mehr Vorbehalte hegen, kritisieren die *ETHZ* und das *Paul Scherrer Institut* die tiefen Preise für Emissionsrechte

¹³ Das «Cap» bezeichnet die Emissionsobergrenze des Emissionshandelssystems, d. h. die Höchstanzahl an jährlich verfügbaren Emissionsrechten für die EHS-Unternehmen.

¹⁴ Die Verlagerung von Emissionen oder «Carbon Leakage» im Englischen bezieht sich auf das Risiko der Verlagerung von Emissionen wegen der Kosten des CO₂.

des EHS der EU. Diese beiden Teilnehmenden finden, dass die Schweiz eine Verknüpfung ihres EHS nur unter der Bedingung zulassen sollte, dass die Emissionsobergrenze (cap) des EHS der EU gesenkt werde. Für *KFN* und *FRC* müssen die Strukturunterschiede der Sektoren in der Schweiz und in der EU berücksichtigt werden (Verhältnis zwischen Produktionsmenge und -qualität, Import-Export-Verhältnis für Energie usw.). Einige Teilnehmende sprechen sich gegen die Verknüpfung der EHS aus. *Emmi Schweiz AG* und eine Privatperson bemängeln die zu tiefen Preise für Emissionsrechte im EHS der EU und sind der Ansicht, dass ein Mindestpreis festzulegen sei. *Swiss Krono AG* erachtet das EHS der EU nicht als wirksames klimapolitisches Instrument.

6 Totalrevision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2020

Im Folgenden werden die Stellungnahmen zu den diversen Aspekten und Instrumenten der Vorlage zur Totalversion des CO₂-Gesetzes dargestellt. Dabei werden jeweils nach einer kurzen quantitativen Analyse die Stellungnahmen nach Teilnehmergruppe zusammengefasst.

6.1 Gesamtziel und Durchschnittsziel der Schweiz

Die Schweiz hat auf internationaler Ebene bereits im Vorfeld zum Übereinkommen von Paris ihre Verminderungsziele angekündigt:

- Gesamtziel: Verminderung der Treibhausgasemissionen um 50 % bis 2030 gegenüber 1990; und
- Durchschnittsziel: Verminderung der Treibhausgasemissionen um 35 % im Durchschnitt der Jahre 2021 bis 2030 gegenüber 1990.

47 % der Teilnehmenden¹⁵ sprechen sich für das Gesamtziel aus, 32 % möchten ein höheres Ziel und 21 % befürworten ein tieferes Ziel. Hinsichtlich des Durchschnittsziels sind die Verhältnisse ausgeglichener: 43 Teilnehmende sind dagegen (z. B. *FR, ZG, EnDK, FDP, VSZ, Swissoil*), während es 37 Befürworter gibt (z. B. *GL, BE, UR, IG DHS, Klima-Allianz Schweiz*).

Die Kantone und Gemeinden tragen mehrheitlich das Gesamtziel der Schweiz mit, so erklären die Kantone *AG, GR, SO, BL, ZG, GL, UR* und *SG*, dass die vorgeschlagenen 50 % gut mit den wissenschaftlichen Erkenntnissen übereinstimmen würden. *BE, BS* und *AG* betonen, dass das Gesamtziel von 50 % zwar ambitioniert, aber durchaus machbar sei. *LU* trägt das Gesamtziel von 50 % mit. *AG* und *GR* merken an, dass ein strenges Gesamtziel für die Schweizer Wirtschaft eine grosse Chance sein könne. *GE, SH* und *Stadt Zürich* fordern ein ambitionierteres Gesamtziel. Die Kantone bringen aber auch Vorbehalte an. So folgen viele von ihnen den Stellungnahmen der *EnDK* und der *BPUK* und unterstützen das Gesamtziel von 50 % zwar im Grundsatz, beurteilen aber die vorgeschlagenen Massnahmen als nicht geeignet, dieses Ziel zu erreichen (*AI, GL, SG, ZH, NE, VS, NW, OW, BL, UR*). Solange man nur im Gebäudebereich und in der Industrie so ambitionöse Ziele setze, nicht aber im Verkehrsbereich, fordern diese Kantone eine Absenkung des Gesamtziels auf 40 %. Die Einführung eines Durchschnittsziels beurteilen 6 Teilnehmende eher kritisch (*FR, ZG, AG, GL, VS, Stadt Solothurn*): *FR, ZG* und die *Stadt Solothurn* finden das Durchschnittsziel nicht notwendig, während *AG* dieses als unrealistisch bezeichnet. Der Kanton *VS* würde dieses Durchschnittsziel gern auf 28 % senken.

Die Konferenzen, Kommissionen und Gemeindeverbände äussern sich unterschiedlich zum vorgeschlagenen Gesamtziel von 50 %. Die *BPUK*, die *EnDK* und die *Regierungskonferenz der Gebirgskantone* argumentieren, dass das Gesamtziel von 50 % nur dann zu erreichen sei, wenn der Verkehrsbereich mehr dazu beitragen würde. Da die vorgeschlagenen Massnahmen im CO₂-Gesetz dies aber nicht vorsehen würden, sei das Gesamtziel auf 40 % zu senken. Diese drei Teilnehmenden sind allerdings der Ansicht, dass die Schweiz als Land mit beträchtlichen CO₂-Emissionen gewissermassen verpflichtet sei, ambitionierte Ziele festzulegen. Bei den übrigen Teilnehmenden unterstützt der *Schweizerische Gemeindeverband* das Gesamtziel, während der *Schweizerische Städteverband* die Ziele für zu wenig ehrgeizig hält und einen Reduktionssatz von mindestens 4 % pro Jahr (statt 2 % pro Jahr) vorschlägt. Zum Durchschnittsziel äussern sich die *BPUK*, die *EnDK* und die *Regierungskonferenz der Gebirgskantone* kritisch und halten dieses für nicht wirklich sinnvoll. Der *Schweizerische Gemeindeverband*

¹⁵ Diese Prozentzahlen beziehen sich nur auf die Teilnehmenden, die ihre Meinung zu den Emissionsreduktionszielen explizit kundgetan haben. Die Zahl «100 %» bezieht sich folglich nicht auf sämtliche Teilnehmenden der Vernehmlassung, sondern auf 150 Teilnehmende.

wünscht für das Durchschnittsziel eine gewisse Flexibilität, beispielsweise eine Bandbreite von 30 bis 50 %.

Bei den politischen Parteien sind *CVP*, *BDP* und *GLP* mit dem Gesamtziel im Grundsatz einverstanden. Die *Grünen*, die *Jungen Grünen* und die *SP* lehnen das Ziel als zu niedrig ab. Die *FDP* ist mit dem Gesamtverminderungsziel unter bestimmten Bedingungen einverstanden, insbesondere wenn die Reduktionsanteile im Inland und im Ausland flexibel sein können. Die *SVP* lehnt es grundsätzlich ab, Verminderungsziele zu definieren. Gemäss *Grünen*, *Jungen Grünen* und *SP* reichen die Ziele des vorliegenden Entwurfs nicht aus, um die internationalen Ziele zu erfüllen. Es obliege der Schweiz als Land mit hohen Emissionsmengen (früher wie heute), ambitionierte Ziele vorzuschlagen. Diese Parteien sind zudem der Ansicht, dass der mangelnde Ehrgeiz der Vorlage dazu führt, dass die Gesellschaft und die Wirtschaft in der Schweiz nach 2030 mit voraussichtlich untragbaren Kosten rechnen müssen. *SP*, die *Grünen* und die *Jungen Grünen* wünschten sich zudem, dass die Planung der zu treffenden Massnahmen, um das Ziel der Netto-Null-Emissionen zu erreichen, in die Vorlage integriert werde. Die *GLP* meint auch, dass die Ziele des Entwurfs nicht ausreichen, anerkennt aber, dass die heutige Lage (insbesondere die mangelnden technologischen Innovationen) nicht mehr zulasse. Die *CSPO* äusserst sich nuancierter, erachtet das Ziel als ambitioniert und erklärt, dass es nicht nur mit Massnahmen im Inland erreichbar sei. Sie befürchtet, dass die Weiterverfolgung so ehrgeiziger Massnahmen die Schweiz dazu zwingen könnte, die Treibstoffpreise zu erhöhen. Die *Jungfreisinnigen* sehen das Gesamtziel als zu ambitiös an. In den weiteren Bemerkungen heben mehrere politische Parteien hervor, dass im Verkehrsbereich noch viel Arbeit zu leisten sei. Die *GLP* und die *BDP* sprechen sich dafür aus, dass ein Mobility-Pricing-System geprüft werde. Die *BDP* betont, dass alle Sektoren sich an den Bemühungen zur Emissionsverminderung beteiligen müssten. Für die Einführung eines Durchschnittsziels sprechen sich die *SP*, die *Grünen* und die *Jungen Grünen* aus. Die *FDP* fordert flexiblere Durchschnittsziele, die *CVP* möchte diese nur indikativ im Gesetz aufführen, nicht verpflichtend.

Die Dachverbände der Wirtschaft sind bezüglich des Gesamtziels gespalten. *Travail.Suisse*, *öbu* und *swisscleantech* sind mit dem Emissionsverminderungsziel der Schweiz von 50 % einverstanden, sofern der minimale Anteil der in der Schweiz zu erzielenden Reduktionen auf 40 % erhöht werde. *Swissmem* und *economiesuisse* sind mit dem Gesamtziel einverstanden, fordern aber eine flexiblere Inland-Ausland-Aufteilung. Der *Schweizer Bauernverband* fordert indikative statt verbindliche Ziele und *bauenschweiz* betont, dass sich das Gesamtziel besser am tatsächlichen Verminderungspotenzial ausrichten sollte. Der *SGB* fordert ein höheres Gesamtziel. *GastroSuisse*, der *Schweizerische Baumeisterverband* und *Centre Patronal* schlagen vor, das Gesamtziel zur Verminderung der Emissionen auf 40 % zu senken. *GastroSuisse* und der *Schweizerische Baumeisterverband* betonen, dass das Gesamtziel zu hoch sei, insbesondere im Vergleich zur EU als wichtigster Handelspartnerin. *Centre Patronal* vertritt den Standpunkt, dass die Emissionsverminderungen in der Schweiz sich weltweit nicht stark auswirken würden, und weist auch darauf hin, dass die Schweiz im Gegensatz zur EU einen Verminderungsdurchschnitt nicht auf verschiedene Einheiten aufteilen kann. Etwas differenzierter bezweifeln der *Schweizerische Baumeisterverband* und der *SGV*, ob diese Ziele innerhalb der vorgesehenen Zeit zu erreichen seien. *Bauenschweiz* erinnert daran, dass zur Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz Sorge zu tragen sei. Zum Durchschnittsziel äussern sich der *SGB*, *Swissmem*, *öbu* und *economiesuisse* zustimmend. *Swissmem* befürwortet die Festlegung eines Durchschnittsziels, sofern es der Schweiz weiterhin möglich sei, das Gesamtziel zur Emissionsverminderung zu erreichen, auch wenn dieser Durchschnitt während eines oder mehrerer Jahre überschritten werde. *Öbu* wünscht sich eine Anhebung des Durchschnittsziels auf 40 %.

In der Gruppe der Akteure der Energiewirtschaft ist die Mehrheit der Teilnehmenden mit dem vorgeschlagenen Gesamtziel einverstanden (z. B. *Energie Wasser Bern*, *FWS*, *Schweizerischer Fachverband für Wärmekraftkopplung*). *Groupe E* und *regioGrid* wollen insbesondere die fossilen Energieträger durch erneuerbare Energieträger ersetzen. *SES*, *Swissolar* und *AEE* plädieren hingegen für ein Gesamtziel von 60 %. *SES*, *Swissolar* und *SVG* sind der Ansicht, dass die Ziele der Vorlage nicht ausreichen, um die internationalen Ziele zu erreichen. Die *AEE* findet ebenfalls, dass die Ambition, den Temperaturanstieg auf unter 2 Grad Celsius zu begrenzen, im Gesetz verankert werden müsse. Im Gegensatz lehnen drei Teilnehmende das Gesamtziel als zu ambitioniert ab, darunter *Swissoil*. *Regio Energie*

Solothurn und *V3E* wünschen eine Senkung des Gesamtziels auf 40 % (da sie meinen, dies sei das Ziel der EU¹⁶). Für *Swissoil* ist das vorgesehene Gesamtziel unrealistisch, da sogar das gegenwärtige Ziel von 20 % a priori nicht erreicht werde. Etwas differenzierter schätzt der *DSV*, dass die Ziele zu ambitioniert seien, da die Massnahmen sich hauptsächlich auf einige bestimmte Bereiche konzentrieren. *Swiss Electricity* betont, dass die vorgeschlagenen Ziele ehrgeizig und notwendig seien, dass sie aber der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Unternehmen nicht schaden dürften. Für *IGEB* wäre das Ziel von 50 % nur akzeptabel, falls die Unternehmen Emissionsreduktionen im In- und Ausland nach freier Wahl wahrnehmen könnten. *Regio Energie Solothurn*, *Swissoil*, *VSG*, *EWL* und *Energie Thun AG* stellen sich gegen die Festlegung eines Durchschnittsziels, während *Energiestadt* und *SES* ein solches unterstützen. Für *Energiestadt* ist das Durchschnittsziel besonders auf Gemeindeebene als Rahmenbedingung wichtig. Im Übrigen sind *Regio Energie Solothurn*, *IGEB*, *VSG* oder *EWL* der Ansicht, dass die sektoriellen Ziele zugunsten eines einheitlichen Ziels aufzugeben seien.

Bei den Organisationen des privaten und öffentlichen Verkehrs lehnen *VCS*, *Pro Velo Schweiz*, *Fussverkehr Schweiz* und *CESAR* das Gesamtziel als zu wenig ambitioniert ab. Diese vier Organisationen erklären, dass die Vorlage die Erreichung der internationalen Ziele nicht erlaube und dass sie der Schweiz nach 2030 voraussichtlich untragbare Kosten bringen werde. *SIAA* ist mit dem vorgeschlagenen Ziel einverstanden. *FRS* und *AGVS* sprechen sich gegen das Gesamtziel aus, es sei denn, die Aufteilung zwischen Inland- und Auslandanteil würde flexibler gestaltet. Die übrigen Teilnehmenden enthalten sich einer Stellungnahme (z. B. *auto-schweiz*) oder sind im Grundsatz damit einverstanden. *VCS*, *Pro Velo Schweiz* und *CESAR* unterstützen das Durchschnittsziel, während sich *AGVS* und *FRS* dagegen aussprechen.

Alle Umweltschutzorganisationen, darunter *PUSCH*, *Verein Alpen-Initiative* und *oeku*, fordern ein Gesamtziel von mindestens 60 %, das vollständig im Inland zu erreichen sei. Laut *Pro Natura* oder dem *WWF Schweiz* erlauben es der Entwurf sowie seine Ziele in der aktuellen Form nicht, die internationalen Ziele zu erreichen. Die Umweltschutzorganisationen befürchten auch, dass der mangelnde Ehrgeiz des Entwurfs für die Schweiz nach 2030 zu untragbaren Kosten führen werde. *Climat Genève* und die *Klima-Allianz Schweiz* meinen, dass die Verantwortung der Schweiz punkto Emissionen ambitioniertere Ziele erfordere, und präzisieren, dass die Schweiz die Mittel habe, mehr zu leisten. Weiter vertreten diese Teilnehmenden die Ansicht, dass das Ziel der Netto-Null-Emissionen bis 2050–2075 zu erreichen sei. Alle Umweltschutzorganisationen unterstützen das Durchschnittsziel.

Die sonstigen Organisationen und Verbände zeigen sich heterogen bezüglich des Gesamtziels. Eine Mehrheit der Teilnehmenden ist aber mit dem vorgeschlagenen Ziel einverstanden (z. B. *FER*, *cemsuisse*, *SVV*). *Suissetec* und der *SVBK* erachten etwa das Reduktionsziel von 50 % als absolutes Minimum. 15 Teilnehmende lehnen das Gesamtziel ab, meist weil sie es als zu tief einstufen (z. B. *Alliance Sud*, *SKS*). *Helvetas Swiss Intercooperation* und *VSZ* halten die vorgeschlagenen Ziele im Vergleich zu den internationalen Zielen für ungenügend, während die *Akademien der Wissenschaften Schweiz* daran erinnern, dass langfristig das Ziel der Netto-Null-Emissionen anzuvisieren sei. Einige Teilnehmende finden das Ziel allerdings zu ambitioniert (z. B. *HEV*, *IKLIS*, *Fromarte*). *CCIG* und *Entwicklung Schweiz* möchten das Ziel auf 40 % festlegen, um ein «Swiss Finish»¹⁷ zu verhindern. Gerade Wirtschaftsverbände argumentieren oft, dass man das Gesamtziel nur dann unterstützen könne, wenn die Aufteilung zwischen Inland- und Auslandanteil flexibel sei (z. B. *ECO SWISS*, *VSPG*). Die *Empa* befürchtet, dass die gesteckten Ziele mit der Vorlage und ihren Massnahmen nicht erreicht werden könnten, während der *VSZ* und *Isolsuisse* sich für die Formulierung eines einheitlichen Ziels anstelle sektorieller Ziele aussprechen. *NIPCC Suisse* weist die gesamte Revision des CO₂-Gesetzes zurück, weil der Mensch nicht für den Klimawandel verantwortlich sei. Schliesslich begrüssen *ACSI*, *Helvetas*

¹⁶ Das Emissionsverminderungsziel von 40 %, das sich die EU gesteckt hat, entspricht effektiv ihrem Ziel zur Emissionsverminderung, das innerhalb der EU zu erreichen ist, und ist daher nicht vergleichbar mit dem Gesamtziel gemäss diesem Entwurf, da dieses Ziel, 50 % weniger Emissionen auszustossen, die Minderungsanteile umfasst, die im Inland wie im Ausland umzusetzen sind.

¹⁷ Dieser Begriff drückt die Tendenz aus, die in der Schweiz einigen Teilnehmenden zufolge ersichtlich sei, für sich selbst strengere und anspruchsvollere Regeln als die internationalen Regeln festzulegen.

Swiss Intercooperation, Alliance Sud und weitere Teilnehmende die Formulierung eines Durchschnittsziels, während sich *FER* und *VSZ* sich dagegen aussprechen.

In der Gruppe der Unternehmen und privaten Personen sprechen sich elf Teilnehmende ausdrücklich für das vorgeschlagene Ziel aus (z. B. *Bell AG, Migros, Flughafen Zürich, Business Campaigning GmbH*). Die *ETHZ* und das *Paul Scherrer Institut* sind der Meinung, dass eine Verminderung um 50 % ein absolutes Minimum darstelle. Zwei Privatpersonen wünschen sich ein Ziel von 60 %. Die *HKBB* findet hingegen, dass das Ziel auf 40 % gesenkt werden müsse, während sich zwei Teilnehmende jeglichen klimapolitischen Massnahmen verschliessen. Etwas nuancierter halten *SFPI, Erdgas Innerschwyz AG* sowie weitere Teilnehmende die Ziele für umsetzbar, allerdings müsste das Potenzial der Gasnetze, der Restwärme und der erneuerbaren Energien berücksichtigt werden. Ausserdem stellen sich *Clariant Produkte* oder *Swiss Steel AG* nicht gegen das Gesamtziel, sondern lehnen das Durchschnittsziel sowie die Festlegung der im Inland und im Ausland umzusetzenden Reduktionsanteile ab. Die *ETHL* hält das Gesamtziel von unter 50 % nur für sinnvoll, falls weitere Massnahmen getroffen werden (z. B. Revision des Mietrechts, das häufig ein Hindernis für Renovationen darstellt; Erhöhung der Beiträge des Gebäudeprogramms; Einführung einer klaren Strategie betreffend die Wärme-Kraft-Kopplungs-Lösungen als prioritäre Möglichkeit zum Ersatz von Ölheizungen; Förderung von Elektro- und Hybridfahrzeugen). Das Durchschnittsziel wird von 23 Teilnehmenden abgelehnt (z. B. *Dottikon Exclusive Synthesis AG, Syngenta Crop Protection AG, Kimberly-Clark GmbH*). *Technische Betriebe Uzwil* oder *ZZ Wancor AG* halten die Festlegung eines Durchschnittsziels für unnötig, während der *Verband Aargauischer Stromversorger* und *SWL Energie AG* dieses Durchschnittsziel für den vorgesehenen Zeitraum als zu hoch einstufen. Acht Teilnehmende hingegen begrünnen die Formulierung eines Durchschnittsziels (z. B. *Erdgas Innerschwyz AG*). Weiter finden *SFPI* und weitere Teilnehmende, dass das Durchschnittsziel ständig verbessert werden müsse.

6.2 Inlandziel und Durchschnittsziel der Schweiz

Der Bundesrat schlägt in der Vorlage ein verpflichtendes Inlandziel von mindestens 30 % bis 2030 gegenüber 1990 vor. Die meisten Teilnehmenden (40 %¹⁸) befürworten eine Anhebung des im Inland zu leistenden Reduktionsanteils (z. B. *GE, SH, Stadt Zürich, SP, die Grünen, SGB, Klima-Allianz Schweiz, suissetec*), während sich 36 % für ein flexibles Inland-Ausland-Verhältnis der Reduktionsleistung aussprechen (z. B. *SO, GR, EnDK, BPUK, economiesuisse, Swissem, scienceindustries, Swissoil*). Ausserdem sind 20 % der Teilnehmenden mit dem minimalen Reduktionsanteil, der in der Schweiz zu leisten ist, einverstanden (z. B. *AG, ZG, TI, Groupe E, SBB, Swiss Engineering, IG DHS*). Die restlichen 4 % möchten, dass der minimale Anteil an der Reduktionsleistung im Inland gesenkt werde.

14 Kantone schliessen sich der Stellungnahme der *EnDK* und der *BPUK* an und fordern eine Flexibilisierung von Inland- und Auslandanteil, da man mit den vorgeschlagenen Massnahmen die geplanten Inlandziele nur schwer erreichen würde (*SO, BL, GL, AR, AI, GR, LU, NE, OW, NW, SG, UR, ZH, SG*). Die *Gemeinde Flühli Sörenberg* ist auch dieser Meinung. Die meisten erachten es nicht als sinnvoll, ein fixes Inlandziel zu bestimmen, weil die Kosten für die Emissionsverminderung und die Veränderungen des Reduktionspotenzials schwanken könnten. Der Kanton *SO* ist der Ansicht, dass der Ort der Reduktion kaum wichtig ist. Die Kantone *TI, AG* und *ZG* sind mit den vorgeschlagenen Inlandzielen einverstanden. Acht Teilnehmende finden den minimalen Inlandanteil an der Reduktionsleistung zu tief (*GE, SH, VD, BE, BS, TG, Stadt Lausanne, Stadt Zürich*). Die Kantone *BE* und *SH* fordern ein Inlandziel von 40 %, *VD* ein solches von 35 % und *GE* ein solches von 60 %.

Bei den Konferenzen, Kommissionen und Gemeindeverbänden sprechen sich die *BPUK*, die *EnDK* und der *Schweizerische Gemeindeverband* im Grundsatz für die Notwendigkeit von Inlandzielen aus, for-

¹⁸ Die Prozentzahlen in diesem Abschnitt beziehen sich nur auf die Teilnehmenden, die ihre Meinung zur Festlegung des Gesamtziels zur Emissionsreduktion explizit kundgetan haben. Daher umfassen diese Ergebnisse 185 Teilnehmende, da sich die restlichen 71 Teilnehmenden nicht klar genug geäussert haben, um daraus eine eindeutige Position abzuleiten.

dern aber angesichts der ungenügenden Massnahmenwirkungen ausserhalb des Gebäude- und Industriebereichs eine Flexibilisierung von Inland- und Auslandanteil, da man sonst die geplanten Ziele nur schwer erreichen könne. Der *Schweizerische Städteverband* fordert eine Erhöhung des Inlandziels.

Bei den politischen Parteien votieren sechs für die Definition eines Inlandziels (die *Grünen*, die *Jungen Grünen*, *SP*, *GLP*, *CVP*, *BDP*). Die *Grünen*, die *Jungen Grünen* und die *SP* fordern aber, dass dieses massiv erhöht wird, und möchten den Mindestanteil im Inland auf 60 % steigern. Sie finden, dass es sinnvoller wäre, die Reduktionen in der Schweiz durchzuführen, weil die Reduktionskosten im Ausland künftig wahrscheinlich steigen werden, aber auch wegen der Anforderungen an die Transparenz und hinsichtlich der Kontrolle der Qualität der Verminderungen. Die *CVP*, die *BDP* und die *GLP* sind mit dem vorgeschlagenen Inlandziel einverstanden. *CVP* und *GLP* sind ebenfalls der Meinung, dass die Reduktionsmassnahmen im Ausland teurer werden könnten, während die Reduktionsleistung im Inland die Innovation begünstige und Arbeitsplätze schaffe. Die *CVP* fügt an, dass die Emissionsverminderung im Ausland auch in der Schweiz erfolgen müsse, weil das langfristige Ziel ja in der Erreichung der Netto-Null-Emissionen bestehe. Daraus resultiere eine Verdopplung der Kosten. Die *Jungfreisinnigen*, die *FDP* und die *CSPO* sind gegen die Definition eines Inlandziels und die *SVP* ist grundsätzlich gegen Reduktionsziele. Im Rahmen der Diskussion des Inlandziels fordern die *SP*, die *Grünen*, die *Jungen Grünen* und die *BDP* höhere Ziele im Verkehrsbereich. Die *BDP* regt die Einführung weiterer Massnahmen an, wie beispielsweise das sogenannte «Mobility Pricing».

Bei den Dachverbänden der Wirtschaft steht man dem Inlandziel kritisch gegenüber, jedoch aus unterschiedlichen Gründen. *GastroSuisse*, *economiesuisse*, der *Schweizerische Baumeisterverband* und *Swissmem* sprechen sich für eine flexible Aufteilung zwischen Inland und Ausland aus. *Swissmem* betont, dass die Festlegung des Inland-Ausland-Verhältnisses bei der Reduktionsleistung für das Treffen von Reduktionsmassnahmen in der Schweiz nicht nötig sei. *Centre Patronal* stellt sich nicht gegen die Definition eines Inlandziels, sieht die 30 % aber als zu streng an. Der *SGV* schlägt vor, den Inlandanteil und den Auslandanteil auf je 25 % festzulegen. Der *SGB*, *Travail.Suisse*, *swisscleantech* und *öbu* sehen eine Notwendigkeit für die Definition eines Inlandziels, in der Vorlage sei dieses jedoch zu tief. *Travail.Suisse*, *swisscleantech* und *öbu* würden den Mindestanteil im Inland auf 40 % fixieren. *Swisscleantech* weist darauf hin, dass Reduktionen in der Schweiz die Innovation fördern, Kosten für das Nichthandeln vermeiden und es ausserdem erlauben, die Wende zu schaffen, bevor die Reduktionskosten im Ausland steigen. *Travail.Suisse* stösst ins gleiche Horn und bekräftigt, dass je länger die Emissionsreduktionen in der Schweiz hinausgeschoben würden, desto mehr würden die Kosten für das Nichthandeln Gesellschaft, Wirtschaft und künftige Generationen belasten.

Von den Akteuren aus der Energiewirtschaft möchten zwölf Teilnehmende das Inland-Ausland-Verhältnis bei der Reduktionsleistung flexibilisieren (z. B. *Regio Energie Solothurn*, *Swissoil*, *VSG*, *EWL*, *IGEB*). *Gasverbund Mittelland AG* und der *DSV* befürworten die Senkung des minimalen Inlandanteils. *Swissoil* weist darauf hin, dass Reduktionsleistungen in der Schweiz sehr teuer seien. Demgegenüber finden zehn Teilnehmende, dass der minimale Inlandanteil erhöht werden müsse (z. B. *SIG*, *FWS*, *VFS*). Mehrere Teilnehmende möchten den minimalen Inlandanteil auf 40 % festlegen. *AEE* stuft die Reduktionsmassnahmen in der Schweiz als förderlich für die Innovationskraft und die Arbeitsplätze im Inland ein. Der *FWS* erachtet die Möglichkeit, Emissionsverminderungen im Ausland durchzuführen, als Systemfehler, weil ja alle Länder ihre Emissionen reduzieren müssen. *InfraWatt* und der *Schweizerische Fachverband für Wärmekraftkopplung* sind der Ansicht, dass der Inlandanteil angehoben werden müsse, es dazu aber Reduktionsmassnahmen im Verkehrsbereich benötige. Weiter wünschen *SVG*, *regioGrid*, *Groupe E* oder *Swisspower AG* eine Festlegung des minimalen Inlandanteils auf 30 %. Ausserdem kritisieren *Swisspower AG*, *VSG*, *EWL* und *Energie Thun AG* die unklare Situation betreffend die Finanzierung der Reduktionsmassnahmen im Ausland. *DSV*, *Energie 360° AG* und *Regio Energie Solothurn* sprechen sich dafür aus, dass das Emissionsverminderungspotenzial durch die Nutzung von Biogas anerkannt werde. Für *IWB* müsste der Begriff «Inlandziel» genauer definiert werden. *Swisspower AG* unterstreicht schliesslich, dass es wichtig sei, dass die Zielerreichung zugänglich und transparent gemacht werde (z. B. durch das Bundesamt für Statistik).

Bei den Organisationen des privaten und öffentlichen Verkehrs ist die *SBB* ganz mit dem Vorschlag des Bundesrates einverstanden. Fünf Teilnehmende lehnen das Inlandziel ab, auch hier aus unterschiedlichen Gründen. Der *VCS*, *Fussverkehr Schweiz*, *CESAR* und *Pro Velo Schweiz* fordern beispielsweise ein höheres Inlandziel. Diese vier Organisationen möchten, dass sämtliche Emissionsverminderungen im Inland umgesetzt werden (sie schlagen ein Reduktionsziel von 60 % vor). Sie erachten es als problematisch, dass ein Teil der Emissionsverminderung im Ausland erfolge, insbesondere in Anbetracht der Unsicherheit in Bezug auf die langfristige Anzahl verfügbarer Emissionsminderungszertifikate. Dass die Reduktionen im Ausland wahrscheinlich immer höhere Kosten mit sich bringen, wird ebenfalls betont. *TCS* und *SBS* würden eine Senkung des Inlandziels begrüßen. Der *AGVS* und der *FRS* fordern eine flexible Aufteilung zwischen Inland- und Auslandanteil. *AGVS* und *FRS* halten Reduktionsmassnahmen im Ausland für effizienter. Der *TCS* erinnert daran, dass pro im Ausland investierten Franken die zehnfache Menge an CO₂ reduziert werden kann im Vergleich zur Schweiz. *SIAA* unterstreicht, dass das Inlandziel nicht zu einer Zunahme der Emissionen im Ausland führen dürfe. Weiter wünschen *SBB*, *VCS*, *Pro Velo Schweiz*, *Fussverkehr Schweiz* und *CESAR*, dass der Verkehrsbereich mehr in die Reduktionsmassnahmen einbezogen werde.

Die sonstigen Organisationen und Verbände zeigen sich wie erwartet auch bezüglich Inlandziel heterogen. Die meisten Teilnehmenden sind mit dem Vorschlag nicht einverstanden, teils weil sie ihn als zu tief einstufen (z. B. *Alliance Sud*, *SKS*), teils weil sie eine flexible Aufteilung zwischen Inland- und Auslandanteil fordern (z. B. *HEV*, *VSZ*). Acht Teilnehmende sind mit dem vorgeschlagenen Inlandziel einverstanden (z. B. *Lignum*, *Wald Schweiz*, *UFS*, *IG DHS*). Im Detail äussern sich 22 Teilnehmende positiv gegenüber einer Anhebung des minimalen Inlandanteils. *Helvetas Swiss Intercooperation* oder *Swissaid* schlagen vor, diesen Anteil auf 60 % zu erhöhen, während für *Holzenergie Schweiz* der Anteil zwei Drittel des Gesamtziels ausmachen sollte. 19 Teilnehmende würden es begrüßen, wenn Inland- und Auslandanteil nicht festgelegt würden (z. B. *SAB*, *FER*, *cemsuisse*). *Scienceindustries* vertritt die Ansicht, dass eine Flexibilisierung dieser Anteile den Prozess effizienter gestalte. *Aqua Nostra Schweiz* betont, dass der Preis pro Tonne CO₂eq 2030 in der EU rund 50 Franken betragen werde, in der Schweiz hingegen 270 Franken. Des Weiteren sind zwölf Teilnehmende mit dem minimalen Inlandanteil von 30 % einverstanden (z. B. *SVV*, *Swiss Sustainable Finance*, *Wald Schweiz*). Die *Akademien der Wissenschaften Schweiz* verteidigen beispielsweise einen ehrgeizigen Inlandanteil mit den folgenden Argumenten: grosses Potenzial im Verkehrs- und im Gebäudebereich; Steigerung der Innovation; früher oder später müssen die Emissionen in der Schweiz reduziert werden; keine Förderung der Finanzierung ausländischer Emissionsquellen. Schliesslich kritisieren mehrere Teilnehmende die mangelnde Gleichbehandlung zwischen den Sektoren (z. B. *ACSI*, *VSZ*, *IG DHS*, *SKF*). Der *SIAA* betont, dass bei einer Ratifikation des Übereinkommens von Paris eine Aufteilung zwischen Inland- und Auslandanteil mit der Zeit nicht mehr sinnvoll sei, weil alle verpflichteten Länder Inlandmassnahmen ergreifen müssten.

In der Gruppe der Unternehmen und privaten Personen ist eine Mehrheit der Teilnehmenden der Ansicht, dass eine Festlegung des Inland- und des Auslandanteils nicht notwendig sei (z. B. *SWL Energie AG*, *Ziegeleien Freiburg & Lausanne AG*, *Valorec Services AG*). *Lonza AG* und *Swiss Steel AG* finden, dass die Flexibilisierung der Reduktionsmöglichkeiten den Prozess effizienter mache. Falls es keinen Mindestanteil für Reduktionen im Inland gäbe, hätte dies laut *General Electric GmbH* keinen grossen Einfluss, da die Emissionsminderungszertifikate wahrscheinlich immer teurer werden. *BASF Schweiz AG* und die anderen Unternehmen aus der Pharmabranche würden das Gesamtziel von 50 % nur akzeptieren, falls Inland- und Auslandanteil flexibel blieben. Allerdings spricht sich eine ziemlich grosse Anzahl Teilnehmende für die Festlegung eines minimalen Inlandanteils aus (z. B. *Migros*, *Coop*, *ETHZ*, *Thomas Eiche AG*). *StWZ Energie AG* und weitere Teilnehmende halten den minimalen Inlandanteil zwar für ambitioniert, sehen darin aber auch eine Chance für die Innovation. *Faktor-Plus KI GmbH* und *Hergiswiler Glas AG* finden, dass dieser Anteil möglichst hoch sein sollte (so weit umsetzbar), um Investitionen im eigenen Land zu ermöglichen. *Coop* und *Migros* wünschen ein minimales Inlandziel von 40 % (bei einem Gesamtziel von 60 %). Einige Stellungnahmen sind differenzierter, darunter diejenige des *Flughafens Zürich*, der befürchtet, dass die Festlegung eines minimalen Inlandanteils eine Verlagerung der Emissionen ins Ausland bewirke. *Rudolf Schmid AG* ist der

Ansicht, dass der Anteil der Energieimporte beim Inlandziel berücksichtigt werden sollte (insbesondere Import Kohlestrom).

6.3 CO₂-Abgabe auf Brennstoffe und Abgabebefreiung für emissionsintensive Unternehmen

Alle Teilnehmenden sind mit der Weiterführung der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe mehr oder weniger einverstanden. Rund 57 % der Teilnehmenden wünschen eine Festlegung des Maximalsatzes auf mindestens 240 Franken. Fast sämtliche Teilnehmenden stehen der Ausnahmeregelung zur Abgabebefreiung für emissionsintensive Unternehmen, die nicht am Emissionshandelssystem teilnehmen, positiv gegenüber. Etwa 90 % der Teilnehmenden lehnen das vorgeschlagene Befreiungskriterium, das auf dem Verhältnis der CO₂-Abgabelast des Unternehmens zum massgebenden Lohn der Arbeitnehmenden basiert, ab. Bezüglich der vorgeschlagenen Variantenwahl lässt sich eine klare Tendenz zum Harmonisierungsmodell feststellen, jedoch wird gerade bei den Vertretern der Wirtschaft oft damit argumentiert, dass beide Modelle Vor- und Nachteile hätten und eine Kombination, ähnlich wie wir es in der heutigen Gesetzesperiode haben, die bessere Lösung wäre.¹⁹

6.3.1 Weiterführung der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe

In seinem Entwurf zur Revision des CO₂-Gesetzes schlägt der Bundesrat vor, die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe weiterzuführen und den Maximalsatz der CO₂-Abgabe auf 240 Franken festzulegen (im Vergleich zu 120 Franken im heutigen Gesetz). Zwar sind alle Teilnehmenden mit wenigen Ausnahmen (z. B. *SVP*) mit der Beibehaltung der CO₂-Abgabe einverstanden, doch der Maximalsatz ist umstritten. Rund 43 %²⁰ der Teilnehmenden wünschen, dass der bisherige Satz von 120 Franken beibehalten wird, während 41 % die Erhöhung auf 240 Franken akzeptieren. 16 % der Teilnehmenden wünschen sich gar einen Maximalsatz von über 240 Franken oder dass gar kein Maximalsatz festgelegt werde. Folglich sprechen sich 57 % der Teilnehmenden für eine Festlegung des Maximalsatzes auf mindestens 240 Franken aus.

Von den Kantonen und den Gemeinden spricht sich die grosse Mehrheit der Teilnehmenden (ausser *VD, GE, SH* und die *Stadt Solothurn*) für eine Anhebung des Maximalsatzes der Abgabe auf 240 Franken aus. Mehrere Teilnehmende sind der Ansicht, dass eine solche Erhöhung eine sparsame Energienutzung fördere und die Umstellung auf CO₂-ärmere Energiequellen begünstige (z. B. *AG, AR, BE, BS, GL, GR, Stadt Lausanne, TI, UR*). Die Kantone *SO, TG* und *BE* halten die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe für eine wirksame Massnahme. Drei andere Kantone (*AR, AI* und *GR*) finden es positiv, dass Unternehmen und Haushalte mit geringem Energieverbrauch belohnt werden. Der Kanton *AG* erinnert daran, dass die CO₂-Abgabe ein sehr gutes Instrument ist, um die externen Kosten im Zusammenhang mit den CO₂-Emissionen zu berücksichtigen. Die Kantone *VD, GE* und *SH* schlagen vor, die Erhöhung der Abgabe schrittweise zu planen. Der Kanton *GE* fügt an, dass die Unternehmen die entsprechenden Kosten vorwegnehmen können, wenn die Erhöhung der Abgabe vorhersehbar ist. Der Kanton *SH* sieht eine langfristige Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit dank der Abgabe, findet jedoch, dass der Maximalsatz entweder verdoppelt oder aber abgeschafft werden müsse. Entgegen allen anderen Teilnehmenden weist die *Stadt Solothurn* den Vorschlag zurück, da sie findet, dass auch auf Treibstoffe eine Abgabe erhoben werden müsse. Der Kanton *BE* und die *Stadt Zürich* sprechen sich ebenfalls für eine CO₂-

¹⁹ Für die von Bundesrat angestrebte Vereinfachung des Abgabebefreiungssystems wurden in der Vernehmlassung zwei unterschiedliche Varianten zur Diskussion gestellt: *Entflechtung* oder *Harmonisierung*. Bei der Variante *Entflechtung* wird die CO₂-Abgabebefreiung vom kantonalen Grossverbrauchermodell und von der Rückerstattung Netzzuschlag (RNZ) abgekoppelt. Die Unternehmen verpflichten sich zu einem top-down vorgegebenen Begrenzungsziel in Tonnen CO₂eq. Bei der Variante *Harmonisierung* umfasst die Verminderungsverpflichtung ein unternehmensspezifisch hergeleitetes, relatives Ziel (Treibhausgasintensität) in Prozent. Das Ziel wird für jedes Unternehmen gestützt auf seine individuelle Potenzialanalyse und auf das Sektorziel für die Industrie individuell hergeleitet und basierend auf den erwarteten Treibhausgasemissionen, die mit der geplanten Produktionsentwicklung korrelieren, festgelegt. Die Potenzialanalyse kann dabei gleichzeitig auch für die Zielvereinbarungen der Energiegesetzgebung (RNZ, kantonales Grossverbrauchermodell) verwendet werden.

²⁰ Diese Prozentzahlen beziehen sich nur auf die Teilnehmenden, die ihre Meinung zur Festlegung des Maximalsatzes der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe explizit kundgetan haben. Daher umfassen diese Ergebnisse 185 Teilnehmende, da sich die restlichen 71 Teilnehmenden nicht klar genug geäußert haben, um daraus eine eindeutige Position abzuleiten.

Abgabe auf Treibstoffe aus, unterstützen im Bereich der Brennstoffe jedoch den Vorschlag des Bundesrates.

Bei den Konferenzen, Kommissionen und Gemeindeverbänden begrüßen die *BPUK*, die *EnDK* und die *Regierungskonferenz der Gebirgskantone* eine Erhöhung des Maximalsatzes der Abgabe, die eine sparsame Energienutzung und die Umstellung auf CO₂-ärmere oder CO₂-neutrale Energiequellen fördere. Der *Schweizerische Städteverband* erachtet die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe ebenfalls als wirksame Massnahme, äussert allerdings einige Vorbehalte bei der Anhebung des Maximalsatzes und fürchtet um die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Unternehmen in emissionsintensiven Branchen. Er findet den heutigen Maximalsatz bereits ziemlich hoch, der übrigens weltweit den zweiten Platz belege. Der Verband erklärt zudem, dass alle Sektoren von einer CO₂-Abgabe betroffen sein müssten. Etwas dezidierter lehnt der *Schweizerische Gemeindeverband* die Erhöhung des heutigen Maximalsatzes ab, der im Vergleich zu anderen Ländern bereits sehr hoch sei. Er ist der Ansicht, dass eine weitere Anhebung die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz schwächen werde.

Von den politischen Parteien spricht sich eine Mehrheit der Teilnehmenden für die Anhebung des Maximalsatzes der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe aus (*SP, Grüne, Junge Grüne, GLP, CVP, CSPO*). Diese sechs politischen Parteien halten die Abgabe für eine wirksame Massnahme. *SP, Grüne* und *Junge Grüne* fügen an, dass die CO₂-Abgabe eine wirksame Klimaschutzmassnahme und ein wirtschaftliches Instrument sei. Ausserdem müsse der Maximalsatz ziemlich hoch angesetzt werden und die externen Kosten der fossilen Brennstoffe voll berücksichtigen. Sie gehen davon aus, dass die Abgabe die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz langfristig steigern. *SP, Grüne* und *Junge Grüne* möchten weiter gehen als der Entwurf: Die *Grünen* und die *Jungen Grünen* möchten, dass die Möglichkeit geprüft werde, die Abgabe regelmässig zu erhöhen. Die *SP* findet, dass der Maximalsatz der Abgabe höher angesetzt werden müsste (z. B. auf 360 Franken pro Tonne CO₂). Hingegen erachten die *FDP* und die *Jungfreisinnigen* den heutigen Maximalsatz von 120 Franken bereits als ziemlich hoch und lehnen eine weitere Erhöhung ab, weil nicht alle Unternehmen von der Abgabe befreit werden können. Etwas differenzierter äussert sich die *BDP*. Zwar sei sie eine starke Befürworterin der CO₂-Abgabe als Hauptinstrument der Klimapolitik, doch ein Maximalsatz von 240 Franken gehe ihr zu weit. Die *SVP* lehnt alle klimapolitischen Massnahmen ab, folglich auch die CO₂-Abgabe. Die *GLP* hält eine Ausdehnung der Abgabe auf Treibstoffe für notwendig.

Bei den Dachverbänden der Wirtschaft spricht sich eine Minderheit der Teilnehmenden für die Erhöhung des Maximalsatzes der CO₂-Abgabe aus (*Travail.Suisse, SGB, swisscleantech* und *öbu*). Für *swisscleantech* und *öbu* ist diese Abgabe eine wirksame Massnahme. Die beiden Organisationen erklären, dass eine Anhebung des Maximalsatzes den wirtschaftlichen Kriterien nicht widerspreche, da sie die Unternehmen zu mehr Energieeffizienz motiviere, was langfristig ideal sei. *Travail.Suisse* findet auch, dass die Abgabe die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen steigern. Für *öbu* ist die CO₂-Abgabe ein wirksames Klimaschutzinstrument und wirtschaftlich. *Travail.Suisse* geht davon aus, dass eine Anhebung des Maximalsatzes der Abgabe die gewünschte Ausrichtung zu einer sparsamen Energienutzung und den Übergang zu CO₂-armen oder CO₂-neutralen Energiequellen fördere. Der *SGB* findet, dass ein höherer Satz als vorgeschlagen eher zu den erwarteten Ergebnissen führen könne. *Travail.Suisse* hebt hervor, dass ein subventionsbasiertes Anreizsystem wirksamer wäre, obwohl die Abgabe eine gute Sache sei. Doch eine Mehrheit lehnt die Anhebung des Maximalsatzes ab (*Schweizer Bauernverband, GastroSuisse, Centre Patronal, economiesuisse, Schweizerischer Baumeisterverband, Swissmem, USPI*). Der *Schweizer Bauernverband* und *hotelleriesuisse* halten einen Maximalsatz von 120 Franken für ausreichend; die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen müsse geschützt werden. *Centre Patronal* und der *Schweizerische Baumeisterverband* betonen, dass der Maximalsatz der Abgabe in der Schweiz im internationalen Vergleich bereits sehr hoch sei.

Bei den Akteuren aus der Energiewirtschaft gehen die Meinungen sehr weit auseinander. *Biomasse Suisse, act, Energie 360° AG, FWS* und *Ökostrom Schweiz* sprechen sich für den Vorschlag aus. *Groupe E* und *regioGrid* sind etwa der Meinung, dass die Abgabe zu einer effizienten Brennstoffnutzung anrege und CO₂-neutrale Energien begünstige. *Swissolar* und *SVG* halten die CO₂-Abgabe für ein wirksames Instrument. Für *Biomasse Suisse* und *SES* widerspricht eine Anhebung des Maximalsatzes den

wirtschaftlichen Kriterien nicht, da sie die Unternehmen zu mehr Energieeffizienz motiviere, was langfristig ideal sei. Im Übrigen findet rund die Hälfte der Teilnehmenden dieser Gruppe, dass die Emissionsminderungen in anderen Sektoren erzielt werden müssten. So sind *Biofuels Schweiz*, *Regio Energie Solothurn*, *DSV*, *Energie 360° AG*, *IWB* und *Swissolar* der Meinung, dass auch auf die Treibstoffe eine Abgabe erhoben werden müsse. Weiter unterstreichen *VSG*, *EWL* und *Energie Thun AG* den starken Anstieg an Emissionen aus Treibstoffen im Vergleich zur Reduktion der Emissionen aus Brennstoffen. Die *AEE* findet, dass eine allgemeine CO₂-Abgabe eingeführt werden müsse. Der *Schweizerische Fachverband für Wärmekraftkopplung* vertritt die Meinung, dass die Abgabe für die WKK-Anlagen massiv gesenkt werden müsste, um zu verhindern, dass die Energie, die in solchen Anlagen produziert wird, nicht gegenüber den importierten Energien aus fossilen Trägern benachteiligt werde. Unter den Gegnern finden sich insbesondere *Swissoil*, *DSV*, *VSE*, *VSG*, *EWL* und *Regio Energie Solothurn*. Für *Swissoil* hätte eine Anhebung des Maximalsatzes eine erhebliche Marktverzerrung zur Folge. Die *EV* befürchtet eine Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Unternehmen. *V3E* weist die Anhebung des Maximalsatzes zurück und will den Satz gar auf 84 Franken absenken, mit der Begründung, dass der Gebäudesektor und die Industrie ihre Emissionen bereits stark gesenkt haben und dass eine Anhebung des Maximalsatzes daher nicht erforderlich sei.

Bei den Akteuren aus dem Verkehrsbereich sprechen sich alle Teilnehmenden für die Weiterführung der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe sowie für die Anhebung des Maximalsatzes der Abgabe aus (*VCS*, *CESAR*, *Pro Velo Schweiz*, *SBB*, *SIAA*, *Fussverkehr Schweiz*). *VCS*, *Fussverkehr Schweiz*, *CESAR* und *Pro Velo Schweiz* erachten die CO₂-Abgabe als wirksame und wirtschaftliche Klimaschutzmassnahme. *VCS* und *CESAR* betonen, dass diese Abgabe die langfristige Wettbewerbsfähigkeit steigern. *VCS*, *CESAR*, *Fussverkehr Schweiz* und *Pro Velo Schweiz* würden sogar noch weiter gehen. Diese vier Verbände wünschen sich einen ziemlich hohen Maximalsatz der Abgabe, um alle externen Kosten der CO₂-Emissionen abzudecken; ausserdem seien die Einführung einer regelmässigen Erhöhung des Satzes der CO₂-Abgabe sowie die Festlegung eines Mindestpreises für Heizöl zu prüfen.

Von den Umweltschutzorganisationen sind alle Teilnehmenden für die Anhebung des Maximalsatzes der CO₂-Abgabe und sie möchten sogar noch weiter gehen. Die Klima-Allianz Schweiz, die *Alpen-Initiative* und *BirdLife Schweiz* erachten die Abgabe als wirksames und wirtschaftliches Klimaschutzinstrument. Ausserdem denken *oeku* und *Greenpeace Schweiz*, dass die Abgabe die Wettbewerbsfähigkeit langfristig steigern. Alle Teilnehmenden sind jedoch der Ansicht, dass der Maximalsatz der CO₂-Abgabe ziemlich hoch angesetzt werden müsse und alle externen Kosten der CO₂-Emissionen abdecken solle (z. B. *PUSCH*, *Climat Genève*, *KlimaSeniorinnen Schweiz*). Daher schlagen sie vor, die Möglichkeit einer regelmässigen Anhebung des Abgabensatzes zu prüfen. Die *Grands-parents pour le climat* finden, dass der Maximalsatz weiter angehoben werden müsse (z. B. auf 360 Franken pro Tonne CO₂). Ausserdem möchten die Umweltschutzorganisationen zusätzlich einen Mindestpreis für Heizöl einführen.

Bei den sonstigen Organisationen befürwortet eine knappe Mehrheit der Teilnehmenden die Anhebung des Maximalsatzes auf 240 Franken (z. B. *Lignum*, *ETHL*, *First Climate Group*, *Swiss Engineering*, *SVBK*). *Isolsuisse*, *South Pole Group* und die *Empa* betonen die Wirksamkeit der Abgabe. *South Pole Group* erklärt, dass eine Anhebung des Maximalsatzes den wirtschaftlichen Kriterien nicht widerspreche, da sie die Unternehmen zu mehr Energieeffizienz motiviere, was langfristig ideal sei. *Swiss Engineering* meint, dass die Zielerreichung sowie die Genehmigung des Übereinkommens von Paris ohne die CO₂-Abgabe unmöglich seien. *Suissetec* begrüsst weiter die Tatsache, dass die Teilzweckbindung der Einnahmen aus der Abgabe auf Unternehmen und Privatpersonen abziele, die sich klimaschonend verhalten, und so der Anreizeffekt verstärkt werde. Rund ein Drittel der Teilnehmenden, die sich für die Anhebung des Maximalsatzes aussprechen, möchte weiter gehen als die Vorlage. *Swissaid*, *SKF* und *SKS* schlagen vor, dass die Möglichkeit, den Abgabesatz regelmässig anzuheben, geprüft werde. Der *SIA*, die *Stiftung Trigon* und die *Akademien der Wissenschaften Schweiz* fänden es besser, allenfalls keinen Maximalsatz festzulegen, damit die Abgabe je nach Zielerreichung angepasst werden könne. Im Gegenzug dazu sprechen sich mehrere Teilnehmenden gegen die Anhebung des Abgabensatzes aus (z. B. *VMI*, *FRI*, *CCIG*, *cemsuisse*, *ECO SWISS*, *FER*, *Fromarte*, *Prométerre*, *SVGW*). Sechs Teilnehmende erwarten, dass eine Anhebung des Abgabensatzes die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Unternehmen schwächen werde (*scienceindustries*, *Entwicklung Schweiz*, *VSZ*, *VSPG*, *Parahotellerie*

Schweiz, Swiss Beef). Die *FRI* fügt an, dass diese Anhebung für Haushalte und Unternehmen keinesfalls energiekostenneutral sei. Mehrere Teilnehmende sind der Ansicht, dass die Abgabe im Vergleich zum Ausland bereits sehr hoch sei und die Emissionskosten schon abdecke (z. B. *Hotelleriesuisse Graubünden, Parahotellerie Schweiz, Forum PME*). Der *SMV* betont, dass Mieter den Verbrauch von Brennstoffen nicht immer selbst steuern können und dass die Heizkosten nicht immer individuell abgerechnet werden. Die *CCIG* befürchtet eine Abwanderung der grössten Risikobranchen ins Ausland, was der Schweizer Wirtschaft schade. Die *IG DHS* wäre mit einem höheren Abgabesatz als 84 Franken pro Tonne CO₂ einverstanden, sofern Unternehmen zwischen einer Abgabebefreiung mit Zielvereinbarung und der Entrichtung der Abgabe wählen können. Weiter wünscht die *IG DHS*, dass Massnahmen betreffend Emissionen aus Treibstoffen ergriffen würden.

Bei der Gruppe der Unternehmen und privaten Personen befürworten weniger als 20 % der Teilnehmenden (wovon mehr als die Hälfte nur mit gewissen Auflagen) die Anhebung des Abgabesatzes. Ausdrücklich dafür sprechen sich der *Flughafen Zürich, Thomas Eiche GmbH* und die *ETHZ* aus. *Business Campaigning GmbH* erklärt, dass eine solche Erhöhung nicht im Widerspruch zu wirtschaftlichen Kriterien stehe, da sie die Unternehmen zu mehr Energieeffizienz motiviere. Die *ETHZ* und das *Paul Scherrer Institut* würden noch weiter gehen: Es sei besser, keinen Maximalsatz festzulegen, damit die Abgabe bei Bedarf flexibler angehoben werden könne. Eine Privatperson meint, dass sie die Weiterführung der Abgabe auf Brennstoffe ablehne, weil dieses System keinen starken Anreiz zum Energiesparen schaffe. In weiteren Bemerkungen weisen 15 Unternehmen darauf hin, dass auch bei den Treibstoffen Handlungsbedarf bestehe (z. B. *Migros, Metall Service Menziken, Flumroc AG*). Im Lager der Gegner einer Anhebung des Maximalsatzes finden sich u. a. *AGZ Ziegeleien AG, Erdgas Innerschwyz AG, General Electric GmbH* und *ZZ Wancor AG*. 17 dieser Teilnehmenden denken, dass eine Anhebung des Abgabesatzes die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Unternehmen beeinträchtigt (z. B. *Energie Seeland AG, Ziegeleien Freiburg & Lausanne AG*). Weiter weisen mehrere Teilnehmende die Anhebung des Maximalsatzes ab, solange die Treibstoffe nicht gleich besteuert werden (z. B. *SFPI, Energie Zürichsee Linth AG*). *Kimberly-Clark GmbH* ist der Ansicht, dass die heutige Abgabe die externen Kosten bereits abdecke. Die *HKBB* würde eine Senkung des Maximalsatzes begrüßen, während zwei Privatpersonen die CO₂-Abgabe schlicht und einfach streichen würden. Etwas differenzierter äussern sich ein knappes Dutzend Teilnehmende, die die Anhebung des Maximalsatzes unter bestimmten Bedingungen stützen würden (z. B. *Espace Real Estate AG, Faktor-Plus KI GmbH, Migros*). Mehrere Teilnehmende wären mit einer Anhebung auf über 84 Franken nur einverstanden, falls alle Unternehmen zwischen der Zielvereinbarung und der Entrichtung der Abgabe wählen könnten (z. B. *Coop, Lonza AG, Emmi Schweiz AG*).

6.3.2 Ausnahmeregelung für emissionsintensive Unternehmen (CO₂-Abgabebefreiung)

Die Weiterführung der CO₂-Abgabebefreiung wird allgemein begrüsst. Auch Umweltschutzorganisationen können diese flankierende Massnahme akzeptieren, weisen aber explizit auf die eigentlich effizientere Lenkungsabgabe hin und wünschen sich eine Einschränkung des Zugangs zur Abgabebefreiung. Die meisten Vertreter der Wirtschaft argumentieren jedoch, dass man den Unternehmen die freie Wahl zwischen der Bezahlung der CO₂-Abgabe und der Abgabebefreiung lassen solle.

Von den Kantonen und den Gemeinden sprechen sich fast alle Teilnehmenden (ausser *BE, JU, VD* und *FR*) für die Beibehaltung der Möglichkeiten zur Abgabebefreiung aus. Mehrere Teilnehmende halten sie etwa für völlig zweckmässig (z. B. *ZG, SZ, TG, TI, SO*). Die *Städte Solothurn und Zürich* halten die Möglichkeiten zur Abgabebefreiung für ein wirksameres Klimaschutzinstrument als die CO₂-Abgabe. Nuancierter äussern sich zwei Kantone (*VD* und *JU*), die bekräftigen, dass die Anzahl abgabebefreiter Unternehmen möglichst klein sein müsse, obwohl sie anerkennen, dass die Schweizer Unternehmen auf den internationalen Märkten dank der Abgabebefreiung nicht benachteiligt würden. Der Kanton *BE* spricht sich gegen die Abgabebefreiung von WKK-Anlagen aus, die für den Kanton eine indirekte Förderung für Strom aus fossilen Quellen darstelle. Für den Kanton *GE* müssen Abgabebefreiungen eine Ausnahme bleiben, da sie weder für die Umwelt noch für die Wirtschaft effizient seien und Marktverzerrungen schaffen würden.

Bei den Konferenzen, Kommissionen und Gemeindeverbänden sprechen sich alle Teilnehmenden für die Weiterführung der Möglichkeiten zur Abgabebefreiung aus. Die *Regierungskonferenz der Gebirgskantone*, die *EnDK* und die *BPUK* halten sie für zweckmässig. Der *Schweizerische Gemeindeverband* fügt an, dass die Zielvereinbarungen bei einer Abgabebefreiung zu Emissionsreduktionen führen und eine zu starke Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz verhindern würden. Der *Schweizerische Städteverband* betont, dass Abgabebefreiungen nur ausnahmsweise erfolgen und emissionschwache Unternehmen nicht umfassen dürften.

Alle politischen Parteien äussern sich eher zugunsten der Beibehaltung der Möglichkeiten zur Abgabebefreiung. *GLP*, *CVP* und *BDP* gehen davon aus, dass Abgabebefreiungen eine Abnahme der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Unternehmen verhindern. *GLP* und *BDP* ergänzen, dass die Zielvereinbarungen auch zu Emissionsreduktionen führen würden. Für die *CVP* stellen die Möglichkeiten zur Abgabebefreiung, die in einer Zielvereinbarung münden, den besten Kompromiss dar zwischen Emissionsverminderungen und einem System, das die Wirtschaft schützt. Doch *CVP*, *FDP* und *BDP* vertreten die Meinung, dass alle Unternehmen die Möglichkeit haben müssten, sich auf Wunsch von der Abgabebefreiung zu lassen. Die *CVP* präzisiert, dass der Abbau staatlicher Schranken die Emissionsreduktionen wirksamer gestalten würde. *SP*, *Grüne* und *Junge Grüne* sind hingegen der Ansicht, dass die Möglichkeit zur Abgabebefreiung im heutigen System sinnvoll sei, dass aber der Zugang zur Abgabebefreiung eingeschränkt bleiben und gleichzeitig im Zusammenhang mit einer genügend hohen CO₂-Abgabe stehen müsste. In weiteren Bemerkungen gibt die *CSPO* an, dass die abgabebefreiten Unternehmen keine Rückverteilung erhalten sollen, während die *FDP* hingegen die Rückverteilung auch für abgabebefreite Unternehmen befürwortet. Schliesslich findet die *GLP*, dass *WKK*-Anlagen nicht von der Abgabe befreit werden dürfen.

Die Dachverbände der Wirtschaft stehen der Weiterführung der Möglichkeiten zur Abgabebefreiung positiv gegenüber. Für *Swissmem* würden Abgabebefreiungen zur Wirksamkeit der CO₂-Abgabe beitragen, indem sie Investitionen in die Emissionsverminderung fördern. *Swisscleantech* sieht in ihnen eine Möglichkeit zur Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit gewisser Unternehmen. *Economiesuisse*, *Gastro-Suisse*, *Travail.Suisse*, *hotelleriesuisse* und *UIGEM* wünschen eine Ausdehnung der Abgabebefreiungsmöglichkeiten auf alle Unternehmen. *Hotelleriesuisse* findet, dass allen Unternehmen aus allen Branchen, die von der CO₂-Abgabe betroffen sind, eine Befreiung offenstehen sollte. Der *Schweizer Bauernverband* und der *SGB* mahnen, dass der Kreis der abgabebefreiten Unternehmen nicht vergrössert werden dürfe. *Swisscleantech* schlägt die gleiche Richtung ein und betont, dass die Möglichkeiten zur Abgabebefreiung die Wirksamkeit der Abgabe nicht schwächen dürfen. *Travail.Suisse* erklärt, dass nur Unternehmen, die aktiv Reduktionen erzielen, in den Genuss von Rückerstattungen der Abgabe kommen dürften. Der *SGB* findet, dass abgabebefreite Unternehmen keine Rückverteilung erhalten sollten.

Bei den Akteuren aus der Energiewirtschaft sprechen sich fast alle Teilnehmenden für die Beibehaltung der Möglichkeiten zur Abgabebefreiung aus. Fünf Teilnehmende betonen insbesondere die Tatsache, dass die Befreiung dank Zielvereinbarungen Emissionsverminderungen erlaube, wobei die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen gewahrt bleibe (*VSG*, *EWL*, *Energie Thun AG*, *act*, *DSV*). Mehrere Teilnehmende halten die Möglichkeiten zur Abgabebefreiung für ein sinnvolleres Klimaschutzinstrument als die Maximierung der Erträge aus der CO₂-Abgabe (z. B. *Energie Wasser Bern*, *Regio Energie Solothurn*, *Energie Thun AG*). *Groupe E* und *regioGrid* betonen, dass die Abgabebefreiung für die Unternehmen sinnvoll sei, für die die Abgabe eine grosse Belastung darstelle. Weiter sind vier Teilnehmende der Meinung, dass alle Unternehmen das Recht auf Abgabebefreiung haben sollten (*Swiss Electricity*, *IGEB*, *SIG*, *VSE*). Für *IGEB* kann das Emissionsreduktionsziel umso einfacher erreicht werden, desto mehr Unternehmen von der Abgabe befreit sind. *Biomasse Suisse* und *SES* wollen den Kreis der abgabebefreiten Unternehmen hingegen nicht weiter ausdehnen. Im Gegensatz zu allen obengenannten Teilnehmenden sprechen sich die *AEE* und *IWB* gegen die Möglichkeiten zur Abgabebefreiung aus. Die *AEE* ist der Ansicht, dass sie die am EHS beteiligten Unternehmen benachteilige, während *IWB* denkt, dass das System der Abgabebefreiung zur Benachteiligung der Produktion erneuerbarer Energien ge-

genüber der Produktion von fossilen Energien führen könne. *Ökostrom Schweiz* sieht das etwas differenzierter und hält die Befreiungen für sinnvoll, allerdings nur, wenn sie von einer genügend ambitionierten Zielvereinbarung begleitet werden.

Im Verkehrssektor sind alle Akteure für die Beibehaltung der Möglichkeiten zur Abgabebefreiung. *Pro Velo Schweiz*, *VCS*, *Fussverkehr Schweiz* und *CESAR* erachten diese Möglichkeiten im heutigen System als sinnvoll, finden aber, dass die Auflagen für die Befreiung streng sein müssen und die CO₂-Abgabe gleichzeitig genügend hoch sein muss, um den erwarteten Anreizeffekt zu haben. Der *SIA* wünscht die Aufhebung der Teilrückerstattung der Abgabe für Brennstoffe, die zur Stromerzeugung genutzt werden. Dieses Vorgehen würde die Stromproduktion aus Schweizer WKK-Anlagen gegenüber dem ausländischen Kohlestrom benachteiligen.

Alle Umweltschutzorganisationen sprechen sich für die Beibehaltung der Möglichkeit zur Abgabebefreiung auf Brennstoffe aus. *Klima-Allianz Schweiz*, *Pro Natura* und *Greenpeace Schweiz* anerkennen, dass diese Möglichkeit im heutigen System sinnvoll sei, wünschen aber, dass die Auflagen für die Befreiung streng bleiben und gleichzeitig der Abgabesatz genügend hoch sei, um den erwarteten Anreizeffekt zu haben. Die *KlimaSeniorinnen Schweiz* halten eine Abgabe für alle Treibhausgasemittenten für wirksamer, weniger teuer und weniger bürokratisch.

Bei den sonstigen Organisationen sprechen sich fast alle Teilnehmenden für die Möglichkeiten zur Abgabebefreiung aus. *Swiss Engineering* und *Swiss Textiles* weisen beispielsweise darauf hin, dass die Abgabebefreiungen in Bezug auf die Emissionsverminderung dank Zielvereinbarungen äusserst wirksam seien. Laut den *UFS* senken die Möglichkeiten der Abgabebefreiung das Risiko der Abwanderung von Unternehmen, die zu Steuereinsparungen und steigenden Importen grauer Energie führe. Die *CNCI* bekräftigt, dass die Instrumente, die zur Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie führen, unabdingbar seien. 18 Teilnehmende aus dieser Gruppe finden, dass der Kreis der Unternehmen, die von der Abgabe befreit werden können, erweitert werden müsste (z. B. *cemsuisse*, *FER*). Rund ein Dutzend Teilnehmende möchten gar, dass alle Unternehmen frei über eine Abgabebefreiung entscheiden können (z. B. *scienceindustries*, *VSZ*, *IG DHS*). *Swiss Beef*, *Aqua Nostra Schweiz*, *Swissaid* oder *SKS* sprechen sich jedoch gegen mehr abgabebefreite Unternehmen aus. Die *FRC* hält das System der Abgabebefreiung für ungerecht gegenüber Kleinemittenten und insbesondere gegenüber den Haushalten, die bereits den Löwenanteil an den Kosten dieses Systems zu tragen haben. Die *WSL* fügt an, dass es keinen wissenschaftlichen Grund für die unterschiedliche Behandlung emissionsintensiver Unternehmen gebe. Der *HEV* unterstützt die Möglichkeiten der Abgabebefreiung nur unter der Bedingung, dass grosse Gebäudekomplexe und grosse Infrastrukturen ebenfalls von der Befreiung profitieren können, während *suisselec* die Ungleichheiten zwischen Industrie und Baubranche anprangert.

Die Gruppe der Unternehmen und privaten Personen äussert sich fast vollständig zugunsten der Beibehaltung der Möglichkeiten zur Abgabebefreiung. So bestätigen mehrere Teilnehmende, dass die Möglichkeit der Abgabebefreiung die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen bewahrt und klimafreundlich sei (z. B. *IBB Energie AG*, *Energie Seeland AG*, *Technische Betriebe Uzwil*). Die *Fenaco Genossenschaft* betont, dass dank der Befreiungen Abwanderungen verhindert werden. *General Electric GmbH* schreibt den Zielvereinbarungen einen Teil des Erfolgs der Abgabe zu, indem diese Vereinbarungen die Unternehmen motivieren, in Energieeffizienz zu investieren. 38 Teilnehmende verlangen, dass der Kreis der abgabebefreiten Unternehmen erweitert wird (z. B. *ETHZ*, *HKBB*, *IB Langenthal AG*). *SFPI*, *Wynagas AG* und *SWL Energie AG* sind der Meinung, dass die heutige Emissionsgrenze von 100 Tonnen CO₂ zu hoch angesetzt sei und dass sie nur den Grossunternehmen zugutekomme, da diese wegen ihrer häufig hohen Lohnsummen auch von der Rückerstattung profitierten. Ausserdem verlangen mehrere Unternehmen, dass alle Unternehmen zwischen Entrichtung der Abgabe oder der Zielvereinbarung frei müssten wählen können (z. B. *Migros*, *Swiss Steel AG*, *Clariant Produkte AG*). *Kimberly-Clark GmbH* betont, dass es möglich wäre, den administrativen Aufwand für Kontrollen und Bürokratie zu verringern, wenn es allen Unternehmen freigestellt würde, sich zwischen Abgabe und Zielvereinbarung zu entscheiden. Im Gegensatz zum Vorstehenden sind die *ETHZ* und das *Paul Scherrer Institut* zwar mit der Möglichkeit der Abgabebefreiung einverstanden, sie befürworten aber auch eine

Beschränkung des Kreises der abgabebefreiten Unternehmen. *Business Campaigning GmbH* befürchtet auch, dass die Erweiterung des Kreises der abgabebefreiten Unternehmen die Wirksamkeit der Abgabe schwächen könnte. Im Lager der Gegner ist der *Flughafen Genf* der Ansicht, dass alle Unternehmen gleichwertigen Bedingungen zu unterstellen seien. Verschiedene Unternehmen finden, dass die Rückverteilungen allen Unternehmen zugute kommen sollte, die eine Zielvereinbarung abgeschlossen und ihre Emissionen reduziert haben (z. B. *Metall Service Menziken, Flumroc AG, Metoxit AG*). *Ziegelwerke Roggwil AG* und *Saphirwerk AG* fügen an, dass die Einschränkung der Rückverteilung durch den Bundesrat inakzeptabel sei.

6.3.3 Kriterien zur Befreiung von der CO₂-Abgabe

Im Entwurf wird vorgeschlagen, dass die Befreiungsberechtigung aus dem Verhältnis der CO₂-Abgabebelastung des Unternehmens zum massgebenden Lohn der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer herzuleiten sei (Möglichkeit der Befreiung ab einer Nettobelastung von 1 % der Lohnsumme). Dieser Vorschlag wird von den allermeisten Vernehmlassungsteilnehmenden abgelehnt. Tatsächlich stellen sich über 100 Teilnehmende dagegen. Das sind rund 90 % der Teilnehmenden, die in Bezug auf das vorgeschlagene Kriterium explizit Stellung genommen haben. Nur 17 Teilnehmende sind mit dem Kriterium einverstanden. Es ist darauf hinzuweisen, dass abgesehen von den Umweltschutzorganisationen und den Akteuren aus dem Verkehrsbereich in allen anderen Gruppen die ablehnende Tendenz ziemlich ausgeprägt ist. Am stärksten gegen das Kriterium ausgesprochen hat sich die Gruppe der Unternehmen und privaten Personen.

Von den Kantonen und den Gemeinden befürworten nur fünf Kantone (*BE, GE, TG, TI, VD*) und die *Stadt Lausanne*, dass das Befreiungskriterium auf dem Verhältnis der CO₂-Abgabebelastung des Unternehmens zum massgebenden Lohn der Arbeitnehmenden basieren solle. Der Kanton *VD* hält dieses Kriterium für klar, transparent und einfach. Etwas differenzierter wäre der Kanton *SZ* mit diesem Kriterium einverstanden, falls die CO₂-Abgabe im Bezug auf die massgebende Lohnsumme oder auf den Umsatz des Unternehmens progressiv erhoben würde. Doch eine deutliche Mehrheit der Teilnehmenden wehrt sich dagegen, dass die Befreiungsberechtigung von der Lohnsumme abhängen soll (*FR, BL, AR, AI, GR, GL, ZG, SH, SG, OW, LU, VS, NW, Stadt Solothurn, Stadt Zürich*). Acht Teilnehmende befürchten, dass dieses Kriterium zu nicht vorhersehbaren Marktverzerrungen führe (*BL, AR, AI, GR, ZH, SH, SG, FR*). Die *Stadt Solothurn* geht davon aus, dass die Befreiungsberechtigung für mehr Unternehmen möglich sein sollte, während 12 Teilnehmende der Meinung sind, dass alle Unternehmen auf Wunsch abgabebefreit werden könnten (*BL, AR, AI, GR, ZG, SG, OW, LU, VS, NW, UR, Stadt Zürich*). Sie finden, dass die Entscheidung zugunsten einer Zielvereinbarung von den Unternehmen zu treffen sei und auf ihren Überzeugungen und wirtschaftlichen Überlegungen basieren müsse.

Alle Teilnehmenden der Gruppe Konferenzen, Kommissionen und Gemeindeverbände weisen den Vorschlag zurück. *EnDK, BPUK* und der *Schweizerische Gemeindeverband* sind von der vorgeschlagenen Lösung nicht überzeugt. Der *Schweizerische Städteverband* sieht das genauso und befürchtet nicht vorhersehbare Verzerrungen. Sollte diese Lösung jedoch gewählt werden, wünscht sich der Verband, dass der Wert für die Befreiung (Abgabebelastung 1 % der Lohnsumme) auf 5 oder 10 % angehoben werde. Ausserdem sind der *Schweizerische Gemeindeverband*, die *BPUK*, die *EnDK* und die *Regierungskonferenz der Gebirgskantone* der Ansicht, dass die Entscheidung zugunsten einer Zielvereinbarung von den Unternehmen zu treffen sei und so auf dessen Überzeugung und dessen wirtschaftlichen Überlegungen basieren müsse.

Von den politischen Parteien unterstützt nur die *CSPO* das vorgeschlagene Befreiungskriterium. Von den Gegnern findet die *CVP* die vorgeschlagene Lösung zu kompliziert, während sie die *BDP* als ineffizient erachtet. Laut *Jungfreisinnigen* müsste das Befreiungskriterium anhand eines Emissionsschwellenwerts festgelegt werden, da das Reduktionspotenzial nicht mit der Lohnsumme zusammenhänge. Die *GLP* hält die Abgabebefreiung punkto Emissionsreduktionen für wirksam. Ohne Befreiungskriterien würden die administrativen Kosten verringert. Weiter finden *GLP, FDP* und *BDP*, dass alle Unternehmen, die sich von der Abgabe befreien lassen wollen, dies auch tun können sollen. *SP, Junge Grüne*

und *Grüne* sind der Ansicht, dass Vorleistungen von Unternehmen zu berücksichtigen seien, damit besonders ambitionierte Unternehmen mehr Planungssicherheit hätten und ihre Investitionen in Energieeffizienz nicht herauszögerten. Diese drei Parteien vertreten auch die Meinung, dass die Definition der Befreiungsberechtigung über eine Kennzahl grundsätzlich einer Positivliste von Unternehmen, die von der Abgabe befreit werden können, vorzuziehen sei.

Von den Dachverbänden der Wirtschaft stehen nur der *SGB* und *Travail.Suisse* dem vorgeschlagenen Kriterium positiv gegenüber. Diese beiden Organisationen befürchten aber, dass dieses Kriterium den Kreis der abgabebefreiten Unternehmen erweitern würde. Der *SGB* hält daher den Wert von 1 % beim Verhältnis von Abgabelast und Bruttolohnsumme für zu tief. *Travail.Suisse* sieht dies ähnlich und findet, dass der Wert von 1 % angehoben werden müsse, falls es mehr Abgabebefreiungen als heute zulasse. Alle anderen Teilnehmenden dieser Gruppe verwerfen die vorgeschlagene Lösung. Acht Teilnehmende sind der Ansicht, dass alle Unternehmen frei zwischen der Entrichtung der CO₂-Abgabe und der Zielvereinbarung wählen können sollen (*swisscleantech*, *economiesuisse*, *Centre Patronal*, *GastroSuisse*, *öbu*, *Schweizerischer Baumeisterverband*, *Swissmem*, *hotelleriesuisse*). Laut *swisscleantech* und *öbu* ist ein beschränkendes Kriterium nutzlos, da die Unternehmen, für die sich die Befreiung nicht lohne, «natürlich» aussortiert würden. *Swissmem* und *economiesuisse* weisen darauf hin, dass Abgabebefreiungen für die Wirtschaft und die Umwelt sinnvoll seien. *Swisscleantech* erachtet es auch als problematisch, ein einziges Kriterium festzulegen, ohne die sektorspezifischen Unterschiede zu berücksichtigen. Für den *Schweizerischen Baumeisterverband* müssen auch die kleinsten Unternehmen von der Abgabe befreit werden können, da einige unter ihnen ein im Vergleich zu ihrer Grösse überproportional grosses Reduktionspotenzial aufweisen.

Von den Akteuren der Energiewirtschaft unterstützt nur der *VFS* das vorgeschlagene Kriterium. Das Feld der Gegner umfasst insbesondere *Biomasse Suisse*, *Energie 360°*, *EWL*, *Swisspower AG* und den *VSG*. *Swisspower AG* geht davon aus, dass das Kriterium zu einem enormen administrativen Aufwand führen wird. Hingegen meint *Energie Wasser Bern*, dass das Befreiungskriterium anhand eines Emissionsschwellenwerts festgelegt werden müsse, da das Reduktionspotenzial nicht mit der Lohnsumme zusammenhänge. *Act* findet, dass das vorgeschlagene Kriterium das Ziel der Abgabebefreiung verfehle, wettbewerbsfähige Unternehmen international zu entlasten, um Carbon Leakage zu vermeiden. Der *DSV* erachtet das Kriterium der Lohnsumme als nicht sinnvoll, da CO₂-intensive Unternehmen, die eine starke Automatisierung aufweisen, bevorteilt werden. *Energie 360° AG* würde das heutige Kriterium bevorzugen, dass auf der Basis der absoluten Emissionsmenge festgelegt wird. Sieben Teilnehmende wünschen sich eine Erweiterung des Kreises der Unternehmen, die sich befreien lassen können (*VSG*, *EWL*, *Energie Thun AG*, *Regio Energie Solothurn*, *act*, *Groupe E*, *regioGrid*). *Biomasse Suisse*, *IGEB* und *V3E* sind gar der Ansicht, dass alle Unternehmen eine Befreiung beantragen können müssen.

Von den Teilnehmenden aus dem Verkehrsbereich hat sich die Mehrheit nicht zu diesem Thema geäußert. Hingegen stehen *VCS*, *CESAR*, *Fussverkehr Schweiz* und *Pro Velo Schweiz* der vorgeschlagenen Lösung teilweise positiv gegenüber. Diese vier Verbände sind jedoch der Ansicht, dass Vorleistungen von Unternehmen zu berücksichtigen seien, damit besonders ambitionierte Unternehmen mehr Planungssicherheit hätten und ihre Investitionen in Energieeffizienz nicht herauszögerten. Diese vier Teilnehmenden vertreten auch die Meinung, dass die Definition der Befreiungsberechtigung über eine Kennzahl grundsätzlich einer Positivliste von Unternehmen, die von der Abgabe befreit werden können, vorzuziehen sei. Weiter schlägt *HECH* vor, dass gemeinnützige Organisationen ohne Lohnkriterium von der CO₂-Abgabe befreit werden könnten, sofern ihre Emissionen unter dem Schwellenwert von 100 Tonnen CO₂ blieben.

Alle Umweltschutzorganisationen, die sich zum Thema geäußert haben, befürworten die vorgeschlagene Lösung teilweise. Die meisten Teilnehmenden aus dieser Gruppe finden, dass Vorleistungen von Unternehmen zu berücksichtigen seien, damit besonders ambitionierte Unternehmen mehr Planungssicherheit hätten und ihre Investitionen in Energieeffizienz nicht herauszögerten (z. B. *Klima-Allianz Schweiz*, *Alpen-Initiative*, *Pro Natura*, *PUSCH*). Des Weiteren vertreten die Umweltschutzorganisationen die Meinung, dass die Definition die Befreiungsberechtigung über eine Kennzahl einer Positivliste

von Unternehmen, die von der Abgabe befreit werden können, vorzuziehen sei (z. B. *Climat Genève, Greenpeace Schweiz, Aînées pour le climat Suisse, oeku, WWF Schweiz*).

Bei den Teilnehmenden aus der Gruppe der sonstigen Organisationen spricht sich eine Mehrheit eher für das vorgeschlagene Kriterium aus (z. B. *Aqua Nostra Schweiz, ETHL, First Climate Group, Isolsuisse, SIA, UFS*). *SAB* und *Prométerre* sind etwa der Ansicht, dass das vorgeschlagene Kriterium die Frage der Befreiungen administrativ vereinfacht. Einige Organisationen befürworteten die vorgeschlagene Lösung nur teilweise, insbesondere *Swiss Engineering*, die befürchtet, dass das Befreiungskriterium, das auf der Lohnsumme basiert, einen Grund für sinkende oder stagnierende Löhne sein könne. Eine deutliche Mehrheit spricht sich jedoch dagegen aus (z. B. *cemsuisse, FER, Holzenergie Schweiz, IG DHS, IGEB, scienceindustries, VSZ*). *AWV, Holzbau Schweiz* und *Wald Schweiz* sind beispielsweise der Ansicht, dass die Einführung eines völlig neuen Kriteriums zugunsten der Stabilität der Rahmenbedingungen abzulehnen sei. *Lignum* und *SVV* denken im Übrigen, dass das vorgeschlagene Kriterium den willkürlichen Rückzug von Unternehmen bewirke, die bereits Anstrengungen zur Emissionsverminderung mit einer Zielvereinbarung unternommen hätten. Die *Akademien der Wissenschaften Schweiz* erachten es als sinnvoller, den Umsatz, die Produktionskosten und das Verhältnis der Abgabe zu diesen Faktoren zu berücksichtigen (die Unternehmen, deren Produktionskosten wegen der CO₂-Abgabe um über 5 % steigen, könnten beispielsweise von der Abgabe befreit werden). *SSH* weist das Kriterium der Lohnsumme für die Rückerstattungen zurück und ist der Ansicht, dass die effektive Emissionsmenge ein besseres Kriterium sei. Andererseits wünscht sich eine bestimmte Anzahl Teilnehmende, dass alle Unternehmen frei zwischen der Entrichtung der Abgabe oder der Befreiung davon wählen könnten (z. B. *SVV, scienceindustries, IG DHS, GSGI, VSZ, VSLF, FER*). *ECO SWISS* meint, dass der Kreis der befreiten Unternehmen vergrössert werden müsse, da die Zielvereinbarungen zu Emissionsreduktionen führten und die Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen verhinderten.

Bei den Unternehmen und den privaten Personen weisen alle Teilnehmenden den Vorschlag zurück. Mehrere Unternehmen stellen die Stichhaltigkeit eines Kriteriums infrage, das auf der Lohnsumme basiert, insbesondere vor dem Hintergrund einer zunehmenden Automatisierung (z. B. *SFPI, Energie Zürichsee Linth AG, Erdgas Innerschwyz AG, StWZ Energie AG, IBAarau AG, Wynagas AG*). Laut einigen Unternehmen entbehre das Kriterium einer Abgabelast von 1 % der Lohnsumme einer wissenschaftlichen Grundlage und bestrafe Unternehmen, die in der Vergangenheit Reduktionsmassnahmen getroffen haben, die jetzt jedoch unter diesen Schwellenwert fallen (z. B. *Espace Real Estate AG, Faktor-Plus KI GmbH, Swiss Krono AG, Flumroc AG*). Sie sind der Ansicht, dass diesen Unternehmen wertvolle Rückerstattungen zur Beibehaltung ihrer Massnahmen vorenthalten würden. Drei Unternehmen befürchten, dass dieses System für emissionsintensive Unternehmen mit einem hohen Automatisierungsgrad nicht sehr günstig sei (*Verband Aargauischer Stromversorger, Energie Seeland AG, SWL Energie AG*). Für die *ETHZ* und das *Paul Scherrer Institut* müsste das Befreiungskriterium die Auswirkungen der Abgabe auf die Wettbewerbsfähigkeit auf dem internationalen Markt berücksichtigen. Die beiden Institutionen schlagen daher vor, eher den Umsatz, die Produktionskosten sowie den Einfluss der CO₂-Abgabe auf die Produktionskosten in Betracht zu ziehen. *Business Campaigning GmbH* erachtet es auch als problematisch, ein einziges Kriterium festzulegen, ohne die sektorspezifischen Unterschiede zu berücksichtigen. Zudem finden rund 60 % der Gegner, dass alle Unternehmen zwischen der Entrichtung der Abgabe und der Abgabebefreiung wählen können müssten (z. B. *AG Ziegelwerke Muri, Bell AG, Coop, Metall Service Menziken, Syngenta Crop Protection AG, Technische Betriebe Uzwil*). *Emmi Schweiz AG* und *Lonza AG* sind der Ansicht, dass das Nichtvorhandensein eines Kriteriums (und somit die Möglichkeit, die Anzahl Zielvereinbarungen zu steigern) für Umwelt und Wirtschaft sinnvoll wäre. *ZZ Wancor AG* sieht das gleich und bestätigt, dass das Reduktionsziel von 50 % erreicht werden könne, indem die Unternehmen diese Freiheit hätten.

6.3.4 Varianten für die Ausgestaltung der Befreiung von der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe

Von den beiden in der Vernehmlassung vorgeschlagenen Varianten zur Ausgestaltung der Befreiung von der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe zieht eine Mehrheit der Teilnehmenden das Modell «Harmonisierung» der Variante «Entflechtung» vor. Das erste Modell vereint fast viermal mehr Stimmen auf sich als

das zweite (52 Teilnehmende für das Modell «Harmonisierung» gegenüber 14 für das Modell «Entflechtung»). Es sei weiter darauf hingewiesen, dass viele Teilnehmende sich für die «Harmonisierung» aussprechen, obwohl sie keines der beiden vorgeschlagenen Systeme als wirklich optimal erachten. Die meisten Teilnehmenden sprechen sich für keines der beiden Modelle aus. Viele Teilnehmende wünschen sich eher ein System, das auf der Variante «Harmonisierung» basiere, das aber einige Ausprägungen des Modells «Entflechtung» umfasse. Es ist zu bemerken, dass sich viele Teilnehmende zu diesem Thema gar nicht geäußert haben.

Eine Mehrheit der Kantone und der Gemeinden spricht sich bei der Wahl zwischen den beiden vorgeschlagenen Varianten zur Abgabebefreiung für das Modell «Harmonisierung» aus (*AG, BS, FR, GE, JU, TG, TI, VD, Stadt Zürich*). Zwei Kantone (*TI* und *VD*) sowie die *Stadt Zürich* begrüßen beispielsweise die etwas individuelleren Lösungen im Rahmen des Modells «Harmonisierung». Der Kanton *GE* und die *Stadt Zürich* bevorzugen dieses System, weil der gesamte CO₂-Ausstoss, jegliche Energie sowie die Substitutionseffekte berücksichtigt werden. Der Kanton *JU* gibt dem Modell «Harmonisierung» den Vorzug, da es Unternehmen davon abhält, parallele Verfahren zu verfolgen, die faktisch Vergleichbares bewirken. Der Kanton *AG* kritisiert das Modell «Entflechtung», weil es die Heterogenität der Sektoren nicht genügend berücksichtige und die Unternehmen bestrafe, die bereits freiwillig grosse Anstrengungen unternommen hätten. Das Modell «Entflechtung» wird nur vom Kanton *SZ* bevorzugt. Fünf Teilnehmende sind von keinem der beiden Modelle überzeugt (*BL, AR, AI, GR, Stadt Solothurn*). *GR* und *BL* heben hervor, dass beim Modell «Harmonisierung» der Sanktionsmechanismus die Investitionen in Energieeffizienz hemmen könne. Elf Kantone wollen ein Instrument unterstützen, das auf einer Zielvereinbarung basiere (*BL, AR, AI, GR, GL, ZG, SZ, OW, LU, VS, NW*). Weiter betonen sieben Kantone, dass für die Übergangszeit eine zufriedenstellende Lösung gefunden werden müsse (*AR, AI, GR, GL, ZG, SG, VS*).

In der Gruppe der Konferenzen, Kommissionen und Gemeindeverbände befürwortet nur der *Schweizerische Städteverband* das Modell «Harmonisierung». Die anderen Teilnehmenden haben sich nicht dazu geäußert. Der Grund, weshalb der *Schweizerische Städteverband* dieses System bevorzugt, sind die individuelleren Lösungen, die hiermit möglich sind. Er betont zudem, dass sämtliche CO₂-Emissionen und jegliche Energie sowie die Substitutionseffekte einbezogen würden. Unbefriedigend sei allerdings die Gefahr, dass das System ausgenutzt werde, da bei Nichterfüllung der Vorgaben nur 30 % der Abgabe zurückbezahlt werden müssten. Von den anderen Teilnehmenden verlangen der *Schweizerische Gemeindeverband*, die *BPUK*, die *EnDK* und die *Regierungskonferenz der Gebirgskantone*, dass für die geltenden Zielvereinbarungen eine Übergangslösung für die Zeit nach 2020 gefunden werden muss.

Bei den politischen Parteien kann keines der beiden Modelle überzeugen; die Mehrheit äussert keine Meinung oder keine Präferenz für ein System. Nur die *GLP* unterstützt das Modell «Harmonisierung» explizit. Die anderen Parteien anerkennen aber wenigstens dessen Vorteile. So erachten *GLP, SP, Grüne* und *Junge Grüne* es als positiv, dass dieses Modell individuellere Lösungen zulasse. *SP, Grüne* und *Junge Grüne* fügen an, dass es auch vorteilhaft sei, dass dieses System die Nutzung von Emissionsminderungszertifikaten nicht erlaube. Doch diese drei Parteien sind vom Sanktionsmechanismus dieses Systems nicht überzeugt. Beim Modell «Entflechtung» sind sich *SP, Grüne* und *Junge Grüne* einig, dass es kostenmässig günstiger sein könnte als die «Harmonisierung». Doch bei den Nachteilen heben sie hervor, dass das System die betriebliche Auseinandersetzung mit dem Effizienzpotenzial leider weniger verbindlich gestalte. Die *FDP* findet keines der beiden Modelle überzeugend und spricht

sich für eine Zusammenlegung der Modelle aus. Ähnlich spricht sich die BDP dafür aus, dass die Unternehmen frei zwischen dem relativen Ziel²¹ (Modell «Harmonisierung») und dem top-down vorgegebenen Begrenzungsziel²² (Modell «Entflechtung») wählen können sollen. *SP*, *Grüne* und *Junge Grüne* gehen davon aus, dass die beiden Systeme grossen bürokratischen Aufwand bei geringen Emissionsersparungen bringen. Diese drei Parteien finden ausserdem, dass die Unternehmen bei einer Verfehlung des Reduktionsziels dazu verpflichtet werden müssten, die gesamte und nicht nur einen Drittel der eingesparten Abgabe zurückzuzahlen. Weiter schlägt die *GLP* vor, einen Mechanismus einzuführen, der die bereits erbrachten Vorleistungen berücksichtigen könne, um zu verhindern, dass Unternehmen bestraft werden, obwohl sie ihren Energieverbrauch bereits optimiert haben.

Bei den Dachverbänden der Wirtschaft sind die meisten von keinem der beiden Modelle überzeugt. Die Mehrheit der Teilnehmenden spricht sich jedoch eher für das Modell «Harmonisierung» aus, das insbesondere von *SGB*, *öbu*, dem *Schweizerischen Baumeisterverband* und *swisscleantech* bevorzugt wird. *Swissmem* schätzt, dass dieses Modell individuellere Lösungen zulasse und dass das Reduktionspotenzial besser berechnet werde, weil es auch Vorleistungen berücksichtige. Auch der *Schweizerische Baumeisterverband* begrüsst, dass die Vorleistungen bereits einbezogen werden. Die Nachteile des Modells «Harmonisierung» werden jedoch auch hervorgehoben. *Öbu* und *swisscleantech* vertreten insbesondere die Meinung, dass mit dem relativen Ziel (Modell «Harmonisierung») das Risiko von zunehmend symbolischen Zielen bestehe, da alle wirtschaftlichen Massnahmen einmal ausgeschöpft seien. Den *SGB* überzeugen die Sanktionen nicht, weil bei einer Zielverfehlung nur 30 % der Abgabe zurückzuerstatten sei. *Travail.Suisse* findet auch, dass die Sanktionen verschärft werden müssten. Kein Teilnehmer spricht sich explizit für das Modell «Entflechtung» in der vorgeschlagenen Form aus.

Von den Akteuren aus der Energiewirtschaft äussert die Mehrheit der Teilnehmenden keine Meinung oder befürwortet eine Kombination der beiden Systeme. *Act*, *DSV*, *IGEB* und *SIG* bevorzugen explizit das Modell «Harmonisierung», während das Modell «Entflechtung» von *AEE*, *Energie Wasser Bern*, *Gasverbund AG* und *Swisspower AG* Unterstützung erhält. Bei den Vorteilen des Modells «Harmonisierung» heben sieben Teilnehmende die Möglichkeit hervor, individuelle Reduktionspfade festzulegen (*act*, *Groupe E*, *regioGrid*, *SES*, *DSV*, *SIG*, *IGEB*). Als Nachteil dieses Modells betonen *Groupe E* und *regioGrid*, der Sanktionsmechanismus sei beim Modell «Entflechtung» einfacher. Beim Modell «Entflechtung» finden *Biomasse Suisse* und *SES*, dass die administrativen Kosten tiefer sein könnten. Hinsichtlich der Nachteile des Modells «Entflechtung» erachten *act* und der *DSV* die Berechnung der Emissionsverminderungen von 10 % als nicht gangbar, weil Vorleistungen nicht einbezogen werden können. Sie gehen ausserdem davon aus, dass die Möglichkeit, ausländische Emissionsminderungszertifikate anzurechnen, für die Emissionsreduktion kontraproduktiv sei. Acht Teilnehmende geben an, keine Präferenz für ein Modell zu haben, sondern eine Kombination zu bevorzugen (*Regio Energie Solothurn*, *VSG*, *EWL*, *Energie Thun AG*, *Energie 360° AG*, *SES*, *Swissolar*, *IGEB*). Wie *economiesuisse* wünschen fünf Teilnehmende, dass das Modell eine Festlegung von Zielen ermögliche, die das Wachstum berücksichtigen könne, dass die Reduktionsziele individuell oder pro Unternehmensgruppe festgelegt werden könnten und dass sie auf der Basis des wirtschaftlich möglichen Emissionsreduktionspotenzials berechnet würden (*Regio Energie Solothurn*, *VSG*, *EWL*, *Energie Thun AG*, *IGEB*).

Von den Akteuren aus dem Verkehrsbereich hat sich die Mehrheit der Teilnehmenden zu diesem Thema nicht geäussert. Nur *VCS*, *Pro Velo Schweiz*, *Fussverkehr Schweiz* und *CESAR* haben angegeben, keinem der beiden Modelle den Vorzug zu geben. Diese vier Organisationen gehen davon aus, dass die beiden Systeme grossen bürokratischen Aufwand bei nur geringen Emissionseinsparungen bringen. *VCS*, *Pro Velo Schweiz*, *Fussverkehr Schweiz* und *CESAR* erachten es als positiv, dass das Modell «Harmonisierung» es den Unternehmen erlaube, ein individuelles Ziel festzulegen. Ebenso begrüssen

²¹ Das relative Ziel entspricht der Treibhausgasintensität und wird für jedes Unternehmen gestützt auf seine individuelle Potenzialanalyse und auf das Sektorziel für die Industrie individuell hergeleitet und basierend auf den erwarteten Treibhausgasemissionen, die mit der geplanten Produktionsentwicklung korrelieren, festgelegt.

²² Das top-down vorgegebene Begrenzungsziel wird in Tonnen CO₂eq definiert und entspricht dem Umfang der Reduktion, den das Unternehmen aus dem Sektorziel für die Industrie ableitet. Ausgangspunkt bilden die effektiven Emissionen und bei bereits befreiten Unternehmen die bestehende Verminderungsverpflichtung, um erbrachte Vorleistungen zu berücksichtigen.

sie die Tatsache, dass das Modell keine ausländischen Emissionsminderungszertifikate berücksichtige. Allerdings sind diese Organisationen von den Sanktionsregeln nicht überzeugt und sprechen sich dafür aus, dass bei einer Verfehlung des Ziels die gesamte Abgabe von den Unternehmen zurückzuzahlen sei. *VCS, Pro Velo Schweiz, Fussverkehr Schweiz* und *CESAR* rechnen damit, dass das Modell «Entflechtung» kostengünstiger sein könnte.

Fast alle Umweltschutzorganisationen weisen die zwei vorgeschlagenen Modelle zurück (z. B. *BirdLife Schweiz, Greenpeace Schweiz, Alpen-Initiative*). *WWF Schweiz* und *PUSCH* sind der Ansicht, dass beide Modelle viel Bürokratie bei nur geringen Emissionseinsparungen bringen würden. Fast alle Organisationen vertreten die Meinung, dass eine CO₂-Abgabe für die Zielerreichung günstiger sei. Bei den Vorteilen des Modells «Harmonisierung» begrüsst die Mehrheit der Teilnehmenden die Tatsache, dass die Unternehmen ein individuelles Ziel festlegen können. Sie erachten es ausserdem als positiv, dass die Unternehmen keine ausländischen Emissionsminderungszertifikate einsetzen können (z. B. *Klima-Allianz Schweiz, oeku*). Die meisten Verbände finden allerdings, dass bei einer Nichterfüllung des Reduktionsziels die gesamte CO₂-Abgabe zurückgezahlt werden müsse. Das Modell «Entflechtung» halten fast alle Teilnehmenden für das möglicherweise kostengünstigere teure System (z. B. *Grands-parents pour le climat*). Schade finden es die meisten Organisationen hingegen, dass die Auseinandersetzung mit dem Effizienzpotenzial bei diesem Modell weniger verbindlich wird.

Von den sonstigen Organisationen haben sich die meisten Teilnehmenden nicht zu diesem Thema geäussert. Eine knappe Mehrheit tendiert eher zum Modell «Harmonisierung» (z. B. *cemsuisse, Empa, FER, Holzindustrie Schweiz, SVV, Swiss Textiles*). Von den Vorteilen dieses Modells begrüssen mehrere Teilnehmende, dass individuelle Zielvereinbarungen möglich seien (z. B. *Empa, Fromarte, myclimate, Swiss Textiles*). *Cemsuisse* und *SKS* erachten es zudem als positiv, dass eine Nutzung von ausländischen Emissionsminderungszertifikaten nicht möglich sei. *Holzindustrie Schweiz* und *VSGP* halten das Modell «Harmonisierung» für weniger bürokratisch. Ausserdem sieht es die *Empa* als Vorteil, dass die Analyse von Reduktionspotenzialen auch Wirtschaftlichkeitsberechnungen einbeziehen könne. Positiv sei auch, dass die Zielvereinbarung gleichzeitig dazu beitrage, Reduktionsmassnahmen zu identifizieren und umzusetzen. In Bezug auf die Schwächen des Modells «Harmonisierung» würden *SKF* und *Helvetas Swiss Intercooperation* es bevorzugen, wenn bei einer Nichterfüllung des Ziels die gesamte Abgabe zurückerstattet werden müsste. *South Pole Group* vertritt die Meinung, dass mit dem relativen Ziel (Modell «Harmonisierung») das Risiko von zunehmend symbolischen Zielen bestehe, da künftig alle wirtschaftlichen Massnahmen ausgeschöpft seien. Das Modell «Entflechtung» halten mehrere Teilnehmende für administrativ weniger aufwändig (z. B. *Holzenergie Schweiz, Stiftung Trigon, Forum PME*). Für die *Akademien der Wissenschaften Schweiz* ist die Idee des Modells «Harmonisierung», das künftige Reduktionspotenzial zu berechnen, interessant. Die Organisation befürchtet jedoch, dass dies zu rechtlichen Unsicherheiten führen könnte.

In der Gruppe der Unternehmen und privaten Personen unterstützt eine Mehrheit der Teilnehmenden das Modell «Harmonisierung» (z. B. *Saphirwerk AG, Flughafen Genf, Energie Zürichsee Linth AG, HKBB, Ziegeleien Freiburg & Lausanne AG*). Es sei darauf hingewiesen, dass auch weitere Teilnehmende sich für das Modell «Harmonisierung» aussprechen, obwohl sie keines der beiden Systeme als optimal erachten (z. B. *Migros, Espace Real Estate AG, Swiss Krono AG*). Von den Vorteilen des Modells «Harmonisierung» begrüssen neun Unternehmen die Tatsache, dass kein absolutes top-down vorgegebenes Ziel vorgeschlagen wird (z. B. *Wynagas AG, Verband Aargauischer Stromversorger*). Darüber hinaus finden neun Unternehmen es positiv, dass keine ausländischen Emissionsminderungszertifikate berücksichtigt werden können (z. B. *IBAarau AG, SWL Energie AG*). *SFPI* und weitere Teilnehmende erachten es als sinnvoll, dass bei diesem Modell nur eine einzige Zielvereinbarung notwendig sei. *StWZ Energie AG* befürwortet die Tatsache, dass Vorleistungen berücksichtigt werden können. Vier Unternehmen geben dem Modell «Harmonisierung» ausserdem den Vorzug, weil eine Koordination zwischen Klima- und Energiepolitik möglich sei (*Verband Aargauischer Stromversorger, Energie Seeland AG, SWL Energie AG, IBB Energie AG*). Es werden jedoch auch einige Nachteile des Modells «Harmonisierung» genannt. *Business Campaigning GmbH* vertritt etwa die Meinung, dass mit dem relativen Ziel das Risiko von zunehmend symbolischen Zielen bestehe, da alle wirtschaftlichen Massnahmen zukünftig ausgeschöpft seien. Der *Flughafen Genf* betont, dass die Einführung dieses Modells

einen grösseren Aufwand erfordere. Obwohl kein Teilnehmer das Modell «Entflechtung» explizit unterstützt, werden einige Vorteile anerkannt. Für *Business Campaigning GmbH* könnte bei der Variante «Entflechtung» dank Globalziel mit geringerem Verwaltungsaufwand gearbeitet werden. Die *HKBB* erachtet es als positiv, dass bei diesem Modell Emissionsminderungszertifikate eingesetzt werden können. Im Hinblick auf die Nachteile des Modells «Entflechtung» gehen *IBB Energie AG* und der *Verband Aargauischer Stromversorger* davon aus, dass die rein top-down ausgerichtete Festlegung des Ziels Unternehmen, die bereits Vorleistungen erbracht haben, schlechter dastehen lassen. *Thomas Eiche GmbH* hält das Modell «Entflechtung» für unberechenbar für die Unternehmen. Eine gewisse Anzahl Teilnehmende spricht sich für keines der beiden vorgeschlagenen Modelle aus (z. B. *BASF Schweiz AG*, *Clariant Produkte AG*, *Technische Betriebe Uzwil*). 17 Teilnehmende geben an, dass sie eine Kombination der beiden Modelle für interessant halten (z. B. *EMS-Chemie AG*, *Migros*, *IB Langenthal AG*). Die meisten dieser Teilnehmenden wollen, dass beim idealen Modell das Wachstum, die erbrachten Vorleistungen sowie ausländische Emissionsminderungszertifikate berücksichtigt würden. Mehrere Unternehmen sprechen sich für die Möglichkeit aus, Ziele individuell oder in Gruppen auf Grundlage des vorhandenen wirtschaftlichen Effizienzsteigerungspotenzials über eine Periode von 10 Jahren festzulegen (z. B. *ZZ Wancor AG*, *Werke am Zürichsee AG*).

6.4 Massnahmen zur Emissionsverminderung im Gebäudebereich

Allgemein kritisieren viele Teilnehmende, dass sich der Vernehmlassungsentwurf zu sehr auf den Gebäudebereich konzentrierte. 63 Teilnehmende äussern daher den Wunsch, dass die verschiedenen Sektoren bei den Emissionsverminderungsmassnahmen ausgeglichener behandelt würden. Die Massnahmen der Vorlage betreffend den Gebäudebereich, d. h. die Aufhebung der Teilzweckbindung der Einnahmen aus der CO₂-Abgabe für das Gebäudeprogramm und das subsidiäre Verbot fossiler Heizungen, werden von den meisten Teilnehmenden eher zurückgewiesen.

6.4.1 Aufhebung der Teilzweckbindung der Einnahmen aus der CO₂-Abgabe für das Gebäudeprogramm

Der Vorschlag zur Aufhebung der Teilzweckbindung der Einnahmen aus der CO₂-Abgabe für das Gebäudeprogramm ab 2025 wird von über 60 % der Teilnehmenden, die zu diesem Punkt Stellung bezogen haben, abgelehnt. Das Lager der Gegner umfasst 116 Teilnehmende. Die Befürworter machen weniger als 40 % der Teilnehmenden aus, die sich dazu geäussert haben, d. h. insgesamt 70 Teilnehmende.

Bei den Kantonen und den Gemeinden befürwortet eine Minderheit der Teilnehmenden die Aufhebung der Teilzweckbindung der Einnahmen aus der CO₂-Abgabe für das Gebäudeprogramm (*AR, AI, GL, ZH, UR, SG, OW, LU, NW, Stadt Solothurn*). Sie betonen, dass diese Massnahme sich aufgrund des technologischen Fortschritts und der zunehmenden Nutzung von erneuerbaren Energien erübrigen werde. 15 Teilnehmende sprechen sich jedoch gegen die Aufhebung der Teilzweckbindung aus (*TI, GE, JU, TG, VD, NE, BL, BS, BE, FR, SH, SZ, ZG, Stadt Zürich, Stadt Lausanne*). Mehrere Teilnehmende unterstreichen die Notwendigkeit dieser Massnahme. Die Kantone *JU, VD* und *TG* sind der Ansicht, dass die Ziele im Gebäudebereich ohne das Gebäudeprogramm nicht zu erreichen sind. Auch die Kantone *NE* und *TI* sind sich über die Wirksamkeit des Gebäudeprogramms einig. Der Kanton *BL* erachtet das Gebäudeprogramm als nützlich für Umwelt und Wirtschaft. Sechs Teilnehmende sind der Ansicht, dass das Gebäudeprogramm keinesfalls vor der Einführung des KELS eingestellt werden dürfe (*TI, GE, BS, TG, Stadt Lausanne, Stadt Zürich*).

Die Mehrheit der Teilnehmenden der Gruppe Konferenzen, Kommissionen und Gemeindeverbände spricht sich für die Aufhebung der Teilzweckbindung aus. *BPUK, EnDK* und die *Regierungskonferenz der Gebirgskantone* vertreten die Meinung, dass das Programm sich aufgrund des technologischen Fortschritts und der zunehmenden Nutzung von erneuerbaren Energien erübrigen werde. Der *Schweizerische Städteverband* spricht sich hingegen dafür aus, dass die Teilzweckbindung erst aufgehoben werden dürfe, sobald sich das KELS bewährt habe.

Von den politischen Parteien befürwortet eine Minderheit der Teilnehmenden die Aufhebung der Teilzweckbindung der Einnahmen aus der CO₂-Abgabe für das Gebäudeprogramm (*FDP, BDP, SVP*). Die *FDP* empfiehlt eine Aufhebung der Bindung bereits ab 2021, da sie der Ansicht ist, dass das Gebäudeprogramm zu viele «Mitnahmeeffekte» aufweise, während die *BDP* eher auf ein reines Anreizsystem setzen würde. *CVP* und *GLP* sehen dies differenzierter und sprechen sich nicht gegen die Aufhebung der Teilzweckbindung aus, allerdings finden sie, dass Ersatzmassnahmen zu treffen seien. Im Gegenzug stellt sich eine knappe Mehrheit der Teilnehmenden gegen die Aufhebung dieser Teilzweckbindung (*SP, Grüne, Junge Grüne, CSPO*). Diese vier Parteien halten das Gebäudeprogramm für eines der wenigen wirklich wirksamen klimapolitischen Instrumente.

Von den Dachverbänden der Wirtschaft befürwortet eine Minderheit der Teilnehmenden die Aufhebung der Teilzweckbindung für das Gebäudeprogramm (*economiesuisse, SGV, Swissmem*). *SGV* und *economiesuisse* betonen die «Mitnahmeeffekte» des Programms. *Economiesuisse* beharrt darauf, dass die Teilzweckbindung die Anreizfunktion der CO₂-Abgabe verschleierte. Eine knappe Mehrheit der Teilnehmenden spricht sich gegen die Aufhebung der Teilzweckbindung aus (z. B. *Centre Patronal, Travail.Suisse, Schweizer Bauernverband, USPI, bauenschweiz*). Der *USPI* betont insbesondere, dass dieses Programm die Gebäudeeigentümer motiviere, ihre Gebäude energetisch zu sanieren. *Bauenschweiz* ist der Meinung, dass dieser Anreiz zur Sanierung nicht nur beibehalten, sondern verstärkt werden sollte. In weiteren Bemerkungen äussern sich der *Schweizerische Baumeisterverband* und der *Schweizer Bauernverband* dahingehend, dass eine enge Koordination mit dem KELS nötig sei.

In der Energiewirtschaft spricht sich eine Mehrheit von elf Teilnehmenden für die Aufhebung der Teilzweckbindung aus (z. B. *Energie 360° AG, EV, IGEB, Regio Energie Solothurn, Swisspower AG, V3E*). Fünf Teilnehmende sind der Ansicht, dass diese Teilzweckbindung der Fiskalneutralität schade (*VSG, EWL, Energie Thun AG, DSV, V3E*). Sechs Teilnehmende finden, dass Teilzweckbindungen nicht mit Anreizmassnahmen vereinbar sind (*IGEB, VSG, EWL, Energie Thun AG, DSV, Energie 360° AG*). Etwas differenzierter äussern sich *Biomasse Suisse, Groupe E* und *RegioGrid*. Sie sind zwar nicht wirklich gegen die Aufhebung der Teilzweckbindung, halten aber die in der Vorlage vorgesehene Frist bis Ende 2025 für zu kurz. Eine knappe Mehrheit von 13 Teilnehmenden spricht sich gegen die Aufhebung der Teilzweckbindung für das Gebäudeprogramm aus (z. B. *AEE, Biomasse Suisse, SES, Groupe E, regioGrid, SIG*). Fünf Teilnehmende betonen etwa die Unsicherheit, die diese Aufhebung ohne vorgängige Einführung des KELS nach sich ziehen würde (*Swisspower AG, AEE, IWB, Swissolar, SVG*). *InfraWatt, SES* sowie der *VFS* sind der Meinung, dass das grosse restliche Emissionsverminderungspotenzial im Gebäudebereich für die Beibehaltung der Teilzweckbindung spreche. Für den *Schweizerischen Fachverband für Wärmekraftkopplung, InfraWatt* und den *VFS* ist die Kombination von Lenkung und Förderung das beste Instrument.

Seitens der Organisationen des öffentlichen oder privaten Verkehrs befürworten *SBB* und *SIAA* die Aufhebung der Teilzweckbindung. *VCS, CESAR, Fussverkehr Schweiz* und *Pro Velo Schweiz* lehnen sie hingegen ab, weil sie das Gebäudeprogramm als wirksames Instrument erachten. Diese vier Organisationen betonen zudem, dass die Wirksamkeit dieser Massnahme noch durch eine Anhebung der CO₂-Abgabe gesteigert werde. Sie sind der Ansicht, dass bei einer Einstellung des Gebäudeprogramms ein Ersatzinstrument eingeführt werden müsse.

Die elf Umweltschutzorganisationen, die sich zu diesem Thema geäussert haben, sind gegen die Aufhebung der Teilzweckbindung für das Gebäudeprogramm (z. B. *Klima-Allianz Schweiz, Alpen-Initiative, Pro Natura, PUSCH, BirdLife Schweiz, oeku, WWF Schweiz*). Sie betonen, dass das Gebäudeprogramm ein wirksames Instrument sei und dass seine Finanzierung gesichert werden müsse, auch bei einer Aufhebung der Teilzweckbindung der Einnahmen aus der CO₂-Abgabe. Zur Verbesserung des Gebäudeprogramms schlagen zehn Organisationen vor, den Anteil der Kosten für die energetische Sanierung der Gebäude, der vom Bund übernommen wird (Fördersatz), zu erhöhen, um die Mitnahmeeffekte zu verringern (z. B. *Klima-Allianz Schweiz, Greenpeace Schweiz*).

In der Gruppe der sonstigen Organisationen befürwortet eine Minderheit von 24 Teilnehmenden die Aufhebung der Teilzweckbindung (z. B. *Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Aqua Nostra Schweiz, CCIG, SVBK*). Für *Swiss Textiles* und *ECO SWISS* wäre dies endlich die Chance, dass die

CO₂-Abgabe auf Brennstoffe zu einer echten Lenkungsabgabe werden könne. *Scienceindustries* sieht dies ähnlich und spricht sich grundsätzlich gegen Förderprogramme aus. Etwas differenzierter befürworten *Fromarte*, *IG DHS* und *Swiss Engineering* die Aufhebung der Teilzweckbindung der Abgabeeinnahmen, gleichzeitig aber auch die Weiterführung des Gebäudeprogramms. Eine Mehrheit von 31 Teilnehmenden dagegen lehnt die Aufhebung der Teilzweckbindung für das Gebäudeprogramm ab (z. B. *AWV*, *Akademien der Wissenschaften Schweiz*, *SAB*, *Bio Suisse*, *SMV*, *Prométerre*, *Wald Schweiz*). Acht dieser Teilnehmenden halten das Gebäudeprogramm für eine wirksame klimapolitische Massnahme (z. B. *Helvetas Swiss Intercooperation*, *Alliance Sud*, *Fastenopfer*). *Holzindustrie Schweiz*, *Isolsuisse*, *die Akademien der Wissenschaften Schweiz*, *Bio Suisse* sowie *Entwicklung Schweiz* finden, dass die Bindung keinesfalls so rasch aufzuheben sei (einigen Teilnehmenden zufolge auf keinen Fall vor 2025), weil der Gebäudebereich ein grosses verbleibendes Emissionsverminderungspotenzial aufweise. *AWV*, *Wald Schweiz* und *Holzbau Schweiz* betonen, dass dieses Programm grossen politischen Rückhalt geniesse, während der *HEV* betont, dass das Programm die Energieeffizienz fördere und daher für die Hauseigentümer nützlich sei. Die *Akademien der Wissenschaften Schweiz* heben die Tatsache hervor, dass das Gebäudeprogramm anders als eine Lenkungsabgabe eingreifen könne, falls Kapital fehle, was einige Gebäudeeigentümer motivieren könnte, in die Energieeffizienz ihrer Infrastrukturen zu investieren.

Von den Privatpersonen und den Unternehmen spricht sich eine Minderheit von 24 Teilnehmenden explizit für die Aufhebung der Teilzweckbindung der Einnahmen aus der CO₂-Abgabe für das Gebäudeprogramm aus (z. B. *EMS-Chemie AG*, *Energie Seeland AG*, *Flughafen Zürich*, *General Electric GmbH*, *HKBB*, *KFN*, *Paul Scherrer Institut*). Acht Teilnehmende finden, dass solche Systeme nicht mit der Idee von Anreizmassnahmen vereinbar seien (z. B. *Technische Betriebe Uzwil*, *Kimberly-Clark GmbH*). Des Weiteren sprechen sich sechs Unternehmen grundlegend gegen Förderprogramme aus, die die Staatsausgaben tendenziell in die Höhe treiben könnten (z. B. *BASF Schweiz AG*, *Syngenta Crop Protection AG*). Fünf Unternehmen weisen auf die grossen Mitnahmeeffekte des Gebäudeprogramms hin (z. B. *StWZ*, *Energie AG*, *Energie Seeland AG*). Etwas differenzierter lehnen *Coop*, *Bell AG*, *Migros* und *KFN* die Aufhebung der Teilzweckbindung nicht ab, wünschen sich aber die Weiterführung des Gebäudeprogramms. *Coop*, *Migros* und *Bell AG* sind der Meinung, dass ein Förderinstrument wie die CO₂-Abgabe nur funktionieren könne, wenn die vollständige Rückverteilung der Einnahmen der Abgabe gewährleistet ist. Eine knappe Mehrheit von 27 Teilnehmenden ist jedoch gegen die Aufhebung der Teilzweckbindung der Einnahmen der Abgabe für das Gebäudeprogramm (z. B. *AG Ziegelwerke Muri*, *Energie Zürichsee Linth AG*, *ETHL*, *IBB Energie AG*, *ZZ Wancor AG*). Sechs Teilnehmende sind der Meinung, dass diese Fördermassnahmen für die Verminderung der hohen CO₂-Emissionen des Gebäudebereichs notwendig seien (*Espace Real Estate AG*, *Faktor-Plus KI GmbH*, *Metall Service Menziken*, *Swiss Krono AG*, *ETHZ*, *Flumroc AG*). Sieben Teilnehmende erachten ein Instrument, das die Kantone anrege, Gebäude zu sanieren und zu optimieren, als positiv (z. B. *Keller AG Ziegeleien*, *Metoxit AG*). Die *ETHL* hält das Gebäudeprogramm für eine wesentliche Erweiterung der CO₂-Abgabe, ohne die die Eigentümer aus finanziellen Gründen nicht in der Lage wären, Renovationen durchzuführen, während die Kantone nur wenig Handhabe hätten, um sie dazu zu zwingen. Es sei ebenfalls darauf hingewiesen, dass *Energie Zürichsee Linth AG*, *Erdgas Innerschwyz AG*, *IB Aarau AG* und *Wynagas AG* die Aufhebung der Teilzweckbindung hauptsächlich wegen der Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem KELS ablehnen.

6.4.2 Subsidiäres Verbot fossiler Heizungen

Das subsidiäre Verbot fossiler Heizungen wird von einer deutlichen Mehrheit der Teilnehmenden abgelehnt (126 Gegner, 68 Befürworter). Die Gruppe der Unternehmen und der Privatpersonen, die die meisten Teilnehmenden umfasst, trägt viel zu diesem Ergebnis bei. Die anderen Gruppen waren bei ihrer Stellungnahme ausgeglichener. Die Kantone und die Gemeinden sowie die Konferenzen, Kommissionen und Gemeindeverbände tendieren eher zu einer Ablehnung, während sich hingegen die Umweltschutzorganisationen, die Akteure aus dem Verkehrsbereich und die sonstigen Organisationen eher für ein subsidiäres Verbot aussprechen. Die im Gesetz vorgesehene Ausnahmeregelung für den Fall, dass

ein Verbot fossiler Heizungen ausgesprochen würde, wird von der Mehrheit der Teilnehmenden, die dazu Stellung bezogen haben, unterstützt.

Bei den Kantonen und den Gemeinden befürwortet eine Minderheit der Teilnehmenden das subsidiäre Verbot fossiler Heizungen (*BS, SH, GE, VD* und *VS*). Die Kantone *SH, GE* und *VD* erklären, dass ein solches subsidiäres Verbot rasch eingeführt werden müsse. Der Kanton *VS* vertritt überdies die Meinung, dass diese Möglichkeit einen Impuls und eine klare Botschaft vermitteln könne. Der Kanton *BS* spricht sich ebenfalls für dieses mögliche Verbot aus, ausser es liegen wirtschaftliche oder technische Gründe dagegen vor. Eine deutliche Mehrheit von Kantonen und Gemeinden sieht dies anders und lehnt das Vorhaben des subsidiären Verbots fossiler Heizungen ab (*AG, AI, AR, BL, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH, Gemeinde Flühli Sörenberg, Stadt Solothurn*). Laut 16 Kantonen oder Gemeinden greife ein solches Verbot in die kantonalen Kompetenzen ein (z. B. *BL, AR, BL, FR, OW, ZH*). 13 Teilnehmende erachten das subsidiäre Verbot wegen der im Gebäudebereich bereits getroffenen Massnahmen und auch wegen der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe als sinnlos. Diese Massnahmen seien längerfristig wirksamer und die fossilen Heizungen würden auch ohne subsidiäres Verbot an Attraktivität einbüßen (z. B. *AI, GR, GL, TI, SG*). Elf Kantone sind der Ansicht, dass zuerst andere Emissionsverminderungsmassnahmen zu ergreifen seien, bevor ein subsidiäres Verbot fossiler Heizungen ins Auge gefasst werde (z. B. *LU, NW, OW*). Der Kanton *FR* würde etwa Fördermassnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs vorziehen. Die Kantone *SO* und *BE* sowie die Städte *Solothurn* und *Lausanne* möchten Erdgas vom subsidiären Verbot fossiler Heizungen ausnehmen. Der Kanton *SO* erklärt, dass die Nutzung von Erdgas eine Verminderung der CO₂-Emissionen erlaube und daher grosses Innovationspotenzial berge. Der Kanton *BE* gibt an, dass Erdgas als Übergangslösung dienen oder im Mix mit anderen Energiequellen die Emissionen verringern könne. Die Kantone *SO, FR, BE* und *SH* sowie die Städte *Lausanne* und *Zürich* sprechen sich explizit für die im Entwurf erwähnte Ausnahmeregelung zum subsidiären Verbot fossiler Heizungen aus. Der Kanton *FR* hält diese Ausnahmeregelung bei einem Verbot für unerlässlich. Die Kantone *GE* und *VD* lehnen die Ausnahmeregelung nicht ab, sind aber der Ansicht, dass es sich wirklich um Ausnahmen handeln müsse. Der Kanton *GE* betont weiter, dass der Stand der Technik viele Möglichkeiten biete und dass Ausnahmen in vielen Fällen Tür und Tor für weitere Erleichterungen öffnen würden.

In der Gruppe Konferenzen, Kommissionen und Gemeindeverbände spricht sich der *Schweizerische Städteverband* für das Verbot aus, zumal es nur bei einer Verfehlung der Emissionsverminderungsziele auf den Plan trete. Dagegen stellen sich jedoch die *BPUK*, die *EnDK* und die *Regierungskonferenz der Gebirgskantone*. Sie halten ein solches subsidiäres Verbot wegen der existierenden Massnahmen im Gebäudebereich und der CO₂-Abgabe für unnötig. Die *BPUK* und die *EnDK* schlagen vor, als Alternative zum Verbot das Streichen der Unterhaltskosten für fossile Heizsysteme bei den Steuern zu prüfen. Die Ausnahmeregelung zum Verbot stösst beim *Schweizerischen Städteverband* auf Zustimmung, obwohl damit ein grosser Arbeitsaufwand verbunden sei. Dieser Teilnehmende ist ausserdem der Ansicht, dass Erdgas allenfalls bei der Ausnahmeregelung zu berücksichtigen sei, weil dieser Energieträger ein Emissionsreduktionspotenzial berge. Die *BPUK*, die *EnDK* und die *Regierungskonferenz der Gebirgskantone* lehnen bei einem Verbot fossiler Heizungen auch eine Ausnahmeregelung ab.

Die politischen Parteien sind beim subsidiären Verbot fossiler Heizungen geteilter Meinung. *SP, Grüne, Junge Grüne, BDP* und *GLP* begrünnen den Vorschlag. *SP, Grüne* und *Junge Grüne* finden gar, dass der Zeitpunkt für das Inkrafttreten der Massnahme zu spät angesetzt sei und dass dieser auf 2023 vorverschoben werden müsse. Die *Grünen* sind ihrerseits der Meinung, dass das Verbot nicht nur subsidiär sein solle. Die *GLP* findet die Idee eines subsidiären Verbots zwar einfach, sinnvoll und wirkungsvoll, zieht eine Methode, die auf Anreize basiert, jedoch vor. *CSPO, FDP, CVP* und *SVP* sowie die *Jungfreisinnigen* lehnen das subsidiäre Verbot ab. *CSPO* und *FDP* denken, dass ein solches Verbot wegen der anderen Massnahmen in diesem Bereich unnötig sei. Die *CSPO* fügt an, dass dieses Verbot einen zu grossen Eingriff in die Eigentums- und die Wirtschaftsfreiheit darstelle. Die *CVP* vertritt die Meinung, dass die neuen Technologien im Heizungsbereich noch Zeit bräuchten, um sich zu etablieren. Sie findet ausserdem, dass ein solches Verbot mit vielen Ausnahmen bürokratisch aufwändig sei und ein falsches Signal sende. Die *SVP* lehnt diese Idee nicht nur ab, sondern bekämpft sie auch, weil sie

einen staatlichen Übergriff darstelle. Bei der Ausnahmeregelung für den Fall einer Einführung des subsidiären Verbots zeigen sich alle Parteien ausser *FDP* und *SVP* mehr oder weniger dafür. Die *BDP* äussert sich vollständig positiv dazu wie die *CSPO*, die aber findet, dass sensible Infrastrukturen wie etwa die Notstromversorgung von Spitälern vom Verbot ausgenommen werden sollten. *SP*, *Grüne* und *Junge Grüne* sind ebenfalls der Ansicht, dass Ausnahmen möglich sein sollten, dass sie aber möglichst wenige Gebäude betreffen sollten. Laut *GLP* dürfte für neue Gebäude keine Ausnahme vom subsidiären Verbot gelten.

Von den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft spricht sich nur der *SGB* für das subsidiäre Verbot fossiler Heizungen aus. Einige Verbände äussern sich sehr differenziert zur Frage, etwa der *Schweizer Bauernverband*, der dem Vorschlag nur zustimmt, falls das subsidiäre Verbot nur Neubauten betreffe. Die *USPI* sieht das ähnlich und befürwortet das subsidiäre Verbot für neue Gebäude, sofern technisch machbar und falls die Kosten diejenige fossiler Heizungen nicht übersteigen. Die anderen Teilnehmenden sprechen sich gegen den Vorschlag aus (*economiesuisse*, *Centre Patronal*, *Swissmem*, *GastroSuisse*, *Travail.Suisse*, *Schweizerischer Baumeisterverband*). *Centre Patronal* und *economiesuisse* lehnen jegliches Technologieverbot ab. *Swissmem* und *GastroSuisse* betonen, dass der Einbau einer nicht-fossilen Heizung kompliziert und kostspielig sein könne. Für den *Schweizerischen Baumeisterverband* wäre dieses subsidiäre Verbot ein nicht annehmbarer Eingriff in die Wahlfreiheit von Privatpersonen und Unternehmen. *Travail.Suisse* sieht dies ähnlich und findet, dass vor einem solchen Verbot andere Massnahmen zu treffen seien. Es sei besser, für neue Gebäude ein Anreizsystem zu schaffen. Gemäss *Centre Patronal* sei die Anzahl der vom Verbot betroffenen Heizungen viel zu hoch. *Economiesuisse* denkt, dass die Schweiz punkto Innovation bei den Heizungen auf dem richtigen Weg sei, dass aber ein Verbot diese Dynamik hemmen könnte. Für die Ausnahmeregelung zum subsidiären Verbot spricht sich eine Mehrheit der Teilnehmenden aus (*bauenschweiz*, *GastroSuisse*, *Schweizer Bauernverband*, *SGV*, *Travail.Suisse*).

Von den Akteuren aus der Energiewirtschaft sprechen sich zwölf Teilnehmende für den Vorschlag aus (z. B. *AEE*, *IWB*, *VFS*, *Ökostrom Schweiz*). *FWS* und *SVG* sind der Ansicht, dass Alternativen zu fossilen Heizungen vorhanden seien und dass ein Verbot einen notwendigen Impuls geben könnte. Für *Swissolar* und *SES* soll das Verbot keine subsidiäre Massnahme sein und rasch in Kraft treten. Allerdings lehnt eine Mehrheit der Teilnehmenden das subsidiäre Verbot ab (z. B. *Biofuels Schweiz*, *Biomasse Suisse*, *Energieforum Schweiz*, *SIG*). *IGEB* und *Energieforum Schweiz* legen dar, dass dieses Verbot das technologische Innovationspotenzial schwäche und die Energieversorgungssicherheit gefährde. *Swissoil* hält das Verbot angesichts der sehr grossen Anzahl fossiler Heizungen in der Schweiz für übertrieben. Zehn Teilnehmende äussern sich zur Ausnahmeregelung zum subsidiären Verbot dahingehend, dass Gasheizungen oder Heizungen, die Gas und andere Energiequellen kombinieren, vom Verbot nicht betroffen sein sollten (z. B. *Swisspower AG*, *Regio Energie Solothurn*, *VSG*, *regioGrid*). Des Weiteren rufen sechs Teilnehmende zur Ausdehnung der Ausnahmeregelung auf (*Groupe E*, *regioGrid*, *SES*, *Schweizerischer Fachverband für Wärmekraftkopplung*, *InfraWatt*, *Swissoil*). *Groupe E* und *regioGrid* schlagen vor, die vorgeschlagenen Ausnahmen um Gebäude zu erweitern, die über eine sehr leistungsfähige thermische Gebäudehülle verfügen. Fünf Teilnehmende sprechen sich hingegen für eine strenge Ausnahmeregelung aus (*AEE*, *Ökostrom Schweiz*, *Swissolar*, *SVG*, *VFS*).

In der Gruppe der Organisationen des privaten und öffentlichen Verkehrs befürworten *VCS*, *CESAR*, *Fussverkehr Schweiz* und *Pro Velo Schweiz* das subsidiäre Verbot. Diese vier Organisationen betonen, dass wirtschaftliche Gründe für die Massnahme sprechen, die in einigen Ländern bereits umgesetzt wurde. Sie sind weiter der Ansicht, dass dieses Verbot nicht nur eine subsidiäre Massnahme sein soll, und möchten das Inkrafttreten auf 2025 vorverschieben. *SBS* und *AGVS* lehnen das subsidiäre Verbot hingegen ab. *SBS* geht davon aus, dass die im Gebäudebereich bereits getroffenen Massnahmen und die CO₂-Abgabe längerfristig wirksamer seien und die fossilen Heizungen an Attraktivität einbüßen würden. *SIAA* lehnt das subsidiäre Verbot ab, falls auch die WKK-Anlagen davon betroffen wären.

Von den Umweltschutzorganisationen, die Stellung genommen haben, halten alle Teilnehmenden ein solches Verbot für sinnvoll (z. B. *BirdLife Schweiz*, *Greenpeace Schweiz*, *WWF Schweiz*, *Grands-parents pour le climat*). Sie sind weiter der Ansicht, dass das Verbot keine subsidiäre Massnahme sein

soll, und würden den Zeitpunkt für das Inkrafttreten vorverschieben. Sie bedauern, dass in der Schweiz noch zu viele Ölheizungen betrieben werden. Die Umweltschutzorganisationen sind allerdings der Meinung, dass der Text des Gesetzesentwurfs noch nicht gewährleistet, dass eine Nichterfüllung der Emissionsverminderungsziele aufgedeckt werden könne. Die elf Umweltschutzorganisationen, die Stellung genommen haben, halten die Ausnahmeregelung für sinnvoll, fordern aber, dass sie wirklich nur in Ausnahmefällen zur Anwendung komme.

Bei den sonstigen Organisationen und Verbänden stösst der Vorschlag bei 22 Teilnehmenden auf Zustimmung (z. B. *Bio Suisse, First Climate Group, Helvetas Swiss Intercooperation, Holzenergie Schweiz, SVV*). Vier Teilnehmende denken, dass die heutigen technologischen Möglichkeiten dieses subsidiäre Verbot zulassen (*AWV, Wald Schweiz, Holzbau Schweiz, Stiftung Trigon*). Die *Akademien der Wissenschaften Schweiz* erachten das subsidiäre Verbot als wirksames Mittel zur Erreichung der gesteckten Reduktionsziele. 25 Teilnehmende weisen das Verbot zurück (z. B. *Aqua Nostra Schweiz, FRI, CNCI, ETHL, Forum PME, scienceindustries, SHH*). Mehrere Teilnehmende halten eine solche Massnahme für sinnlos, weil im Gebäudesektor bereits Massnahmen getroffen worden seien. Ausserdem würden die fossilen Heizungen sowieso an Attraktivität verlieren (z. B. *WBB, Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, HEV*). *GSGI* und *SVGW* kritisieren den Begriff «fossile Heizungen», der ihres Erachtens falsch sei und leider auch einige CO₂-arme Heizungsarten umfasse. Für den *SVGW* müssten eher Massnahmen im Verkehrsbereich, in dem die Emissionen immer noch steigen, umgesetzt werden, bevor ein Verbot in einem Bereich umgesetzt werde, in dem bereits Emissionsverminderungen erzielt worden sind. Die *CCIG* befürchtet eine Verteuerung von Immobilien. Die Mehrheit der Teilnehmenden spricht sich für die Ausnahmeregelung zum subsidiären Verbot aus (z. B. *IGEB, Prométerre, SMV, UFS, SVBK*). 17 Teilnehmende sind damit einverstanden, dass Ausnahmen möglich bleiben, finden aber, dass diese sich auf absolute Härtefälle beschränken sollten (z. B. *Stiftung Trigon, Holzindustrie Schweiz, South Pole Group*). Fünf Teilnehmende sind der Ansicht, dass neue Gebäude dem Verbot unbedingt zu unterstellen seien (*AWV, Lignum, Wald Schweiz, FRC, Holzbau Schweiz*). Vier Teilnehmende würden hingegen die Einführung von grosszügigeren Ausnahmeregelungen begrüßen (*Swiss Engineering, SVGW, Ökostrom Schweiz, JardinSuisse*). Nur der *SIA* spricht sich explizit gegen die Kriterien für die Ausnahmeregelung aus, da so praktisch alle Gebäude vom Verbot fossiler Heizungen ausgenommen werden könnten.

ETHZ, Paul Scherrer Institut, Swiss Steel AG und *Thomas Eiche GmbH* befürworten das subsidiäre Verbot. Für die *ETHZ* stellt das Verbot ein wirksames Instrument zur Erreichung der gesteckten Reduktionsziele dar. Es sollte aber für neue Gebäude keine subsidiäre Massnahme sein. Alle anderen Teilnehmenden der Gruppe der Unternehmen und privaten Personen lehnen das Verbot ab. 44 Teilnehmende stellen sich so gegen diese Massnahme (z. B. *IBK Industrielle Betriebe Kloten AG, AG Ziegelwerke Muri, General Electric GmbH, IBAarau AG, Swiss Krono AG*). 13 Teilnehmende betonen, dass andere Massnahmen, insbesondere im Verkehrsbereich, d. h. prioritär eine Abgabe auf Treibstoffe, umzusetzen seien, bevor solche Verbote in einem Bereich, der bereits mehr als andere von den Emissionsverminderungszielen betroffen sei, in Betracht zu ziehen seien (z. B. *IBB Energie AG, SFPI, Energie Zürichsee Linth AG*). Elf Teilnehmende kritisieren zudem die Unklarheit beim Begriff «fossile Heizung» und erinnern daran, dass in einigen Heizungsanlagen auch eine Verwendung von Gas (Biogas, synthetisches Gas, Kombisystem mit mehreren Energiequellen usw.) eine Emissionsverminderung zulasse (z. B. *SWL Energie AG, IB Langenthal AG*). Diese Teilnehmenden sind der Ansicht, dass solche Anlagen vom Verbot ausgenommen werden sollten (z. B. *Wynagas AG, Verband Aargauischer Stromversorger*). Dass dieses Verbot die verfassungsmässige Rechte beeinträchtigt und den Rahmen für die Energiepolitik gemäss Artikel 89 der Bundesverfassung widerspreche, meinen sechs Teilnehmende (z. B. *SWL Energie AG, IB Langenthal AG*). *ETHL, Kimberly-Clark GmbH* und *Rudolf Schmid AG* erachten es als nicht sinnvoll, innovative Lösungen auszubremsen, die teilweise auf fossile Energieträger setzen, wie Wärmepumpen oder Mikro-WKK. Für die Ausnahmeregelung sprechen sich sieben Teilnehmende explizit aus (z. B. *Kimberly-Clark GmbH, Coop*). Zudem wünschen sich 16 Unternehmen nicht allzu strenge Ausnahmekriterien (z. B. *Erdgas Innerschwyz AG, StWZ Energie AG, Paul Scherrer Institut*). Zwölf Unternehmen sind der Ansicht, dass viele Ausnahmen zulässig sein sollten, insbesondere

für Anlagen, die mit Gas arbeiten (WKK-Anlagen, Biogas, mit Gas betriebene Wärmepumpen usw.) und die Emissionsverminderungen zulassen (z. B. *SFPI*, *IBAarau AG*, *BB Energie AG*).

6.5 Massnahmen im Verkehrsbereich

Die vorgeschlagenen Massnahmen zur Emissionsverminderung im Verkehrsbereich werden von den Teilnehmenden breit anerkannt, doch viele Teilnehmende bedauern, dass nicht genügend Reduktionsleistung vom Verkehr eingefordert würde. Viele verlangen insbesondere die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffe, während andere ein Mobility-Pricing-System einführen wollen. Im Rahmen der Vorlage befürworten mehr als 74 Teilnehmende die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure, während 29 Teilnehmende sie ablehnen, was einem Verhältnis von zwei Dritteln zu einem Drittel entspricht. Die Zustimmung für die Emissionsvorschriften von Fahrzeugen ist noch deutlicher: 119 Teilnehmende sind dafür, 13 eher dagegen.

6.5.1 Weiterführung der Kompensationspflicht für Importeure fossiler Treibstoffe

In seinem Revisionsentwurf zum CO₂-Gesetz schlägt der Bundesrat vor, die Kompensationspflicht für Importeure fossiler Treibstoffe beizubehalten. Ausserdem soll der Kompensationssatz in der Schweiz zwischen 10 bis 20 % und im Ausland zwischen 40 bis 60 % festgelegt werden. Allgemein steht die Mehrheit der Teilnehmenden²³ der Weiterführung der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure (mehr oder weniger) positiv gegenüber. 74 Teilnehmende äussern sich explizit zugunsten des Vorschlags, während nur 29 dagegen sind. Von den nur teilweise einverstanden Teilnehmenden wünscht sich die Mehrheit eine punkto Emissionsverminderungen ambitioniertere Vorlage. 63 Teilnehmende verlangen darüber hinaus die Einführung anderer wirksamerer Massnahmen im Verkehrsbereich. Beim Kompensationssatz im Inland für die Treibstoffimporteure befürwortet eine Mehrheit der Teilnehmenden (66 Stimmen) eine Erhöhung, während 49 Teilnehmende den Kompensationssatz in der Schweiz senken oder die Kompensationssätze für In- und Ausland flexibilisieren wollen. Ausserdem sprechen sich 36 Teilnehmende für den vorgeschlagenen Kompensationssatz in der Schweiz zwischen 10 bis 20 % aus. Die Anhebung der Höhe der Ersatzleistung, die pro nicht kompensierter Tonne CO₂ fällig wird, auf 320 Franken wird von 51 Teilnehmenden begrüsst, während 31 Teilnehmende dagegen sind.

Von den Kantonen und den Gemeinden lehnt kein Teilnehmer die Beibehaltung der Kompensationspflicht ab, ausser die *Stadt Solothurn*, die statt einer Kompensationspflicht eine direkte Emissionsreduktion im Strassenverkehr bevorzugen würde. Dass für den Verkehrsbereich nicht genügend Massnahmen vorgeschlagen würden, bemängeln fünf weitere Teilnehmende (*AG*, *BS*, *ZG*, *BE*, *Stadt Zürich*). Der Kanton *ZG* wünschte sich insbesondere, dass weitere Massnahmen (zusätzliche Anreize, Mobility Pricing usw.) getroffen würden, falls die Emissionsverminderungsziele nicht erreicht werden. Der Kanton *AG* findet, dass alle Sektoren gleichbehandelt werden müssten, was in der Vorlage nicht der Fall sei. Der Kanton *BS* würde mehr auf die Förderung der Elektromobilität setzen. Acht Kantone verlangen die Erhöhung des Kompensationssatzes in der Schweiz (*AG*, *BL*, *AR*, *AI*, *GR*, *ZH*, *JU*, *VD*). Der Kanton *JU* schlägt eine Festlegung dieses Satzes auf mindestens 30 % vor, während Kantone *VD* und *AG* ihn auf mindestens 60 % anheben wollen. Der Kanton *NE* hingegen würde den Gesamtkompensationssatz auf maximal 20 % statt 80 % festlegen, den Inlandsatz auf 10 % (statt auf mindestens 10 %). In weiteren Kommentaren äussern sich sechs Kantone dahingehend, dass die Kompensationen seitens der Importeure fossiler Treibstoffe in anderen Sektoren als dem Verkehrsbereich in den Bilanzen dieser Bereiche zu berücksichtigen seien (*AG*, *FR*, *AR*, *AI*, *GR*, *BL*). Weiter wünschen die Kantone *NE*, *LU* und *VD*, dass die gesetzlich verankerten Emissionsverminderungsmassnahmen im Gebäudebereich nicht als Kompensationsmassnahmen im Sinne des CO₂-Gesetzes gewertet würden.

In der Gruppe der Konferenzen, Kommissionen und Gemeindeverbände befürworten die *BPUK*, die *EnDK* und die *Regierungskonferenz der Gebirgskantone* die Weiterführung der Kompensationspflicht

²³ Auch hier werden nur die Teilnehmenden einbezogen, die ihre Meinung zur Festlegung des Maximalsatzes der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe explizit kundgetan haben. Daher umfassen diese Ergebnisse 148 Teilnehmende, da sich die restlichen 108 Teilnehmenden nicht klar genug geäussert haben, um daraus eine eindeutige Position abzuleiten.

für Treibstoffimporteure. Der *Schweizerische Städteverband* ist damit teilweise einverstanden, vertritt aber die Ansicht, dass ein Instrument, das die Emissionen direkt im Strassenverkehr vermindern würde, noch besser sei (z. B. Einführung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffe).

Die Mehrheit der politischen Parteien spricht sich teilweise für die Beibehaltung der Kompensationspflicht aus (*SP, Grüne, BDP, GLP, CVP*). *SP, BDP, GLP* und *Grüne* erachten allerdings weitere Massnahmen zur Emissionsverminderung im Verkehrsbereich als notwendig. Laut *SP, Grünen* und *Jungen Grünen* darf der Gesamtkompensationssatz nicht unter 80 % (statt 50 %) liegen. Nur die *CVP* befürwortet den Vorschlag ohne Einwände. *CSPO* und *SVP* sind eher dagegen. Die *CSPO* ist nur einverstanden, falls die Treibstoffbesteuerung gleichbleibt, während die *SVP* eine Kompensationspflicht in jeder Form ablehnt. Vier politische Parteien fordern einen Kompensationssatz in der Schweiz von mindestens 20 % (*Grüne, GLP, SP, Junge Grüne*). Die *FDP* lehnt hingegen die Festlegung eines minimalen Kompensationssatzes im Inland ab.

Bei den Wirtschaftsakteuren sprechen sich vier Teilnehmende ohne Einwände für den Vorschlag aus (*swisscleantech, öbu, Travail.Suisse, Schweizer Bauernverband*). Die meisten wollen sogar noch weiter gehen. *Swisscleantech, öbu* und *Travail.Suisse* verlangen eine Erhöhung des minimalen Gesamtkompensationssatzes für importierte fossile Treibstoffe. *Öbu* und *swisscleantech* würden diesen Gesamtkompensationssatz zwischen 50 und 80 % ansetzen. *Travail.Suisse* findet, dass der Kompensationssatz mindestens 80 % betragen müsse. *Centre Patronal* und *economiesuisse* weisen hingegen die Idee, einen minimalen Kompensationssatz festzulegen, zurück. *Centre Patronal* geht davon aus, dass jede direkte oder indirekte Verteuerung der Treibstoffe über die vorgesehene Erhöhung um 4 Rappen pro Liter zugunsten des NAF²⁴ einen Tanktourismus in die andere Richtung auslösen würde. Den Kompensationssatz in der Schweiz möchten vier Teilnehmende erhöhen (*swisscleantech, öbu, Travail.Suisse, Schweizer Bauernverband*). Laut dem *Schweizer Bauernverband* sollte dieser mindestens 20 % betragen, laut *öbu* und *swisscleantech* mindestens 50 %. *Economiesuisse, Centre Patronal* und *Swissmem* sprechen sich gegen eine Festlegung von Kompensationssätze im In- und Ausland aus. Vier Teilnehmende fügen an, dass die Sektoren nicht gleichbehandelt würden und dass eine Abgabe auf Treibstoffe sinnvoll sei (*swisscleantech, öbu, Travail.Suisse, Swissmem*). *Öbu* versteht jedoch, dass eine solche Massnahme in Anbetracht der politischen Lage nur schwer durchkommen würde.

Von den Akteuren der Energiewirtschaft steht eine Mehrheit der Teilnehmenden der Weiterführung der Kompensationspflicht positiv gegenüber (z. B. *Schweizerischer Fachverband für Wärmekraftkopplung, FWS, Ökostrom Schweiz, SIG, Swissolar, VFS*). *Groupe E* und *regioGrid* erachten sie als wirksame Massnahme. *InfraWatt* findet, dass die Kompensationen, insbesondere durch die Finanzierung von KLIK oder des Gebäudeprogramms, Emissionsverminderungen ermöglichen. *IWB* betont, dass die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure ohne weitere Massnahmen im Verkehrsbereich ein notwendiges Instrument bleibe. Die Akteure, die die Weiterführung der Kompensationspflicht teilweise oder vollständig ablehnen, sind alle der Meinung, dass für den Verkehrsbereich zu wenige Emissionsverminderungsmassnahmen vorgeschlagen worden seien (z. B. *AEE, Energie 360° AG, Energie Thun AG, VSG*). Sieben dieser Teilnehmenden finden, dass alle Treib- und Brennstoffe besteuert werden müssten (z. B. *DSV, EWL, Biomasse Suisse*). *DSV* und *Energie 360° AG* halten explizit fest, dass sie den Vorschlag ablehnen, da sie davon ausgehen, dass durch die Weiterführung der Kompensationspflicht Treib- und Brennstoffe weiterhin ungleich behandelt würden. Den Kompensationssatz in der Schweiz möchten neun Teilnehmende erhöhen (z. B. *InfraWatt, SIG, Biomasse Suisse*). Der *VFS* ist etwa der Ansicht, dass dieser Satz mindestens 20 % betragen müsse, während *Ökostrom Schweiz* ihn auf 20 bis 30 % festlegen würde. *AEE* und *Swissolar* halten einen Kompensationssatz im Inland von mindestens 50 % für angemessen. Die *EV* und *IGEB* würden hingegen den minimalen Inlandkompensationssatz streichen. In weiteren Stellungnahmen vertreten *VSG, EWL* und *Energie Thun AG* die Ansicht, dass die Kompensationspflicht nach den Anreizmassnahmen eine zweitrangige Option bleiben sollte. In weiteren Kommentaren äussern sich fünf Teilnehmende dahingehend, dass nachhaltige oder klimaneutrale

²⁴ NAF steht für «Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds».

Treibstoffe von dieser Massnahme nicht betroffen sein dürften (*Swisspower AG, Energie Wasser Bern, VSG, EWL, Energie Thun AG*).

Die Akteure aus dem Verkehrsbereich sind mehrheitlich für die Kompensationspflicht (*VCS, CESAR, Pro Velo Schweiz, AGVS, SIAA, FRS, Fussverkehr Schweiz*). *VCS, CESAR, Fussverkehr Schweiz* und *Pro Velo Schweiz* finden, dass der Gesamtkompensationssatz nicht weniger als 80 % betragen dürfe. Diese vier Verbände sind weiter der Meinung, dass es noch wichtiger wäre, ein Instrument zur direkten Verminderung der Emissionen aus dem Strassenverkehr zu haben (z. B. eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffe). *TCS, SBS* und *auto-schweiz* sprechen sich gegen den Kompensationsmechanismus für Treibstoffimporteure aus. Der *TCS* geht davon aus, dass diese Massnahme eine Preiserhöhung für Treibstoffe von 20 Rappen bewirken würde, was negative Folgen für Wirtschaft und Gesellschaft hätte. *TCS* und *auto-schweiz* halten die Ersatzleistung von 320 Franken für extrem hoch und meinen, er solle weiterhin 160 Franken betragen. *VCS, CESAR, Fussverkehr Schweiz* und *Pro Velo Schweiz* würden den minimalen Kompensationssatz in der Schweiz erhöhen; er dürfe nicht unter 20 % liegen. *TCS, FRS* und *auto-schweiz* vertreten die Ansicht, dass die Treibstoffimporteure frei wählen können sollten, ob sie die Kompensationen im Inland oder im Ausland durchführen. Des Weiteren begrüssen *VCS, CESAR, Fussverkehr Schweiz* und *Pro Velo Schweiz* die Transparenz gegenüber den Konsumenten, während *auto-schweiz* und *AGVS* die Informationspflicht über die für die Kompensation aufgewendeten Kosten wegen des hohen administrativen Aufwands ablehnen.

Von den Umweltschutzorganisationen stehen die meisten Teilnehmenden dem Vorschlag eher positiv gegenüber, erachten aber Massnahmen, die direkt auf eine Emissionsverminderung im Strassenverkehr abzielen, als sinnvoller (*Klima-Allianz Schweiz, BirdLife Schweiz, Climat Genève, Grands-parents pour le climat, Greenpeace Schweiz, PUSCH, Pro Natura, Alpen-Initiative, WWF Schweiz*). Diese neun Verbände fordern, dass alle Emissionen zu kompensieren seien und dass der Kompensationssatz keinesfalls unter 80 % liegen dürfe. Der Inlandkompensationssatz müsse mindestens 20 % betragen. Ausserdem begrüssen sie die Transparenz gegenüber den Konsumenten, was für sie entscheidend sei. Die Umweltschutzorganisationen sprechen sich allerdings dagegen aus, dass der Bundesrat geringere importierte Treibstoffmengen von der Kompensationspflicht ausnehmen könne. Sie finden zudem, dass die Treibstoffe im Luftverkehr ebenfalls einzubeziehen seien. Nur die Organisation *KlimaSeniorinnen Schweiz* verwirft den Vorschlag und hält fest, dass das vorgeschlagene Instrument gefährlich sei, da es einen sehr grossen Teil der Emissionen nicht berücksichtige: die Emissionen des Strassenverkehrs. Sie verlangt daher die Festlegung einer Abgabe auf ausnahmslos alle CO₂-Emissionsquellen.

In der Gruppe der sonstigen Organisationen und Verbände spricht sich eine deutliche Mehrheit von 27 Teilnehmenden für den Grundsatz der Kompensationspflicht für Importeure fossiler Treibstoffe aus (z. B. *cemsuisse, ETHL, Holzbau Schweiz, KliK, Ökozentrum, SIA*). Die *FRC* findet, dass diese Massnahme weiterzuverfolgen sei, weil die Treibstoffe nicht besteuert werden können, um die Haushalte nicht zu sehr zu belasten. Mehrere Teilnehmende würden noch weiter gehen und vertreten die Ansicht, dass der maximale Kompensationssatz von 80 % aufgehoben werden müsse (z. B. *IG DHS, Alliance Sud, myclimate, suissetec*). Die *Akademien der Wissenschaften Schweiz, Prométerre* oder die *CNCI* sprechen sich gegen die Beibehaltung der Kompensationspflicht aus. Die *Akademien der Wissenschaften Schweiz* denken, dass es für Treibstoffimporteure immer schwieriger werde, sinnvolle Kompensationsmöglichkeiten zu finden. Eine deutliche Mehrheit der Teilnehmenden befürwortet eine Anhebung des Inlandkompensationssatzes (z. B. *Fastenopfer, Lignum, suissetec, Swiss Beef, Swiss Textiles*). Elf Teilnehmende meinen insbesondere, dass der minimale Inlandkompensationssatz nicht unter 20 % betragen dürfe (z. B. *Wald Schweiz, myclimate, Holzbau Schweiz, Alliance Sud*). *Holzindustrie Schweiz* und *Holzenergie Schweiz* sprechen sich gegen den Vorschlag aus, sofern der minimale Inlandkompensationssatz nicht mindestens 50 % betrage. *KliK* ist anderer Meinung und hält einen Inlandkompensationssatz von maximal 10 % für optimal. Fünf Teilnehmende sprechen sich allerdings gegen die Festlegung von Kompensationssätzen aus (*Fromarte, VSZ, Akademien der Wissenschaften Schweiz, CCIG, FER*). 15 Teilnehmende sind der Ansicht, dass im Verkehrsbereich mehr Massnahmen zu treffen seien (z. B. *Alliance Sud, KliK, myclimate, suissetec, SVGW, Stiftung Trigon*). Gemäss den *UFS* und den *Akademien der Wissenschaften Schweiz* müssten alle Brenn- und Treibstoffe besteuert werden. Fünf Teilnehmende sind allerdings der Ansicht, dass die Treibstoffpreise nicht angehoben werden dürfen

(SAB, WBB, Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Prométerre, FRC). Die FRC betont, dass der Treibstoffsektor heikel sei, da Menschen in Randregionen, die mobil sein müssen, nicht die gleichen Möglichkeiten hätten wie andere. *KliK* weist darauf hin, dass durch die Nutzung von biogenen Treibstoffen rund die Hälfte des Potenzials von Kompensationsmassnahmen in der Schweiz ausgeschöpft werden könne. Sollte mit dem Auslaufen der Steuererleichterung von biogenen Treibstoffen der Biotreibstoffmarkt zusammenbrechen, müsste der Inlandkompensationssatz auf 5 % gesenkt werden.

In der Gruppe der Unternehmen und der privaten Personen spricht sich eine knappe Mehrheit von 18 Teilnehmenden für die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure aus (z. B. *Flughafen Genf, Business Campaigning GmbH, Paul Scherrer Institut*). Fünf dieser Teilnehmenden wünschen sich zudem eine Anhebung des minimalen Gesamtkompensationssatzes (*Business Campaigning GmbH, Coop, Bell AG, Migros, Emmi Schweiz AG*). 14 Teilnehmende lehnen die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure jedoch ab (z. B. *Energie Seeland AG, Gaznat SA*). *SFPI, Energie Zürichsee Linth AG* und *Wynagas AG* lehnen diese Massnahme wegen der Ungleichbehandlung von Treib- und Brennstoffen ab. Die *ETHZ* geht davon aus, dass es für die Importeure immer schwieriger werde, sinnvolle Kompensationen zu finden. Die Verhinderung von Doppelzählungen sei ausserdem mit einem grossen administrativen Aufwand verbunden. 14 Teilnehmende fordern auch einen höheren minimalen Inlandkompensationssatz (z. B. *Schweizer Bauernverband, Business Campaigning GmbH, KFN*). Mehrere Teilnehmende sind der Ansicht, dass im Inland durchgeführte Kompensationen eine Entwicklung von Know-how und die Schaffung von Arbeitsplätzen in der Schweiz erlauben würden und auch eine gewisse Qualität der Kompensationsmassnahmen gewährleisten (z. B. *Swiss Krono AG, Hergiswiler Glas AG, Flumroc AG*). Laut der *Fenaco Genossenschaft* müssten sämtliche Kompensationen im Inland erbracht werden. *Coop, Bell AG* und *Migros* halten ein Inland-Ausland-Verhältnis der Kompensationssätze von 60:40 für richtig. Zwölf Teilnehmende wollen dieses Verhältnis allerdings flexibler gestalten (z. B. *AG Ziegelwerke Muri, AGZ Ziegeleien AG, ETHZ, General Electric GmbH*). 19 Organisationen verlangen, dass im Verkehrsbereich mehr Massnahmen umgesetzt würden (z. B. *Business Campaigning GmbH, ETHZ, IB Langenthal AG, Werke am Zürichsee AG, Ziegelwerke Roggwil AG*). Treib- und Brennstoffe müssten gemäss mehreren Teilnehmenden gleichbehandelt werden (z. B. *IBAAarau AG, SWL Energie AG, ZZ Wancor AG*). In weiteren Bemerkungen äussern sich *Metall Service Menziken, Swiss Krono AG* und *Flumroc AG* dahingehend, dass Elektro- und Hybridfahrzeuge von der Kompensationspflicht auszunehmen seien. Sechs Teilnehmende finden, dass die Steuererleichterungen für biogene Treibstoffe beibehalten werden müssten (*Bell AG, Migros, Energie Seeland AG, Energie Thun AG, EWL, Coop*).

6.5.2 Weiterführung der CO₂-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge

Eine deutliche Mehrheit von 119 Teilnehmenden spricht sich explizit für die Weiterführung der CO₂-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge aus. Kein Kanton, keine Konferenz, keine Umweltorganisation und fast keine politische Partei spricht sich gegen diesen Vorschlag aus. 35 Teilnehmende wollen die Zielwerte mit der Zeit weiter verschärfen.

Von den Kantonen und den Gemeinden lehnt kein Teilnehmer den Vorschlag ab. Elf sprechen sich vollumfänglich dafür aus (*AG, BS, FR, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, die Städte Lausanne und Zürich*). Die Kantone *SO, SH* und *TI* finden, dass die Vorschriften der EU ohne Änderung zu übernehmen seien. 14 Teilnehmende haben allerdings Vorbehalte (*AI, AR, BE, BL, GE, GL, GR, JU, SG, VD, ZG, ZH, Stadt Solothurn, Stadt Zürich*). Sechs Teilnehmende wünschen sich wirksamere Massnahmen für die Emissionsverminderung im Verkehrsbereich (*BL, AR, AI, GR, GE, Stadt Solothurn*). Vier Kantone sind der Ansicht, dass bei einer Nichterfüllung der Reduktionsziele die Möglichkeit, fossile Treibstoffe zu besteuern, ins Auge gefasst werden müsste (*BL, AR, AI, GR*). Sie heben ausserdem hervor, dass die Abweichungen zwischen den Emissionswerten auf dem Prüfstand und denen unter Alltagsbedingungen problematisch seien. Der Kanton *GE* findet, dass die Schweiz nicht nur die Vorschriften der EU übernehmen, sondern auch innovative freiwillige Massnahmen treffen sollte. Ähnlich bezweifelt der Kanton *VD*, ob die blosser Angleichung an die europäischen Vorschriften in der Schweiz viel Wirkung zeigen würde, zumal die meisten Fahrzeuge in der Schweiz von europäischen Herstellern stammen, die bereits den europäischen Vorschriften unterstehen. Die *Stadt Solothurn* würde die Einführung einer CO₂-Abgabe für Treibstoffe begrüßen. Der Kanton *GE* wünschte sich individuelle Vorschriften pro Fahrzeug und keine, die

sich auf einen Durchschnitt der Flotte der Importeure stütze. Er betont zudem, dass die Zuführung der Ersatzleistungen zum NAF der Klimapolitik widerspreche. Die *Stadt Zürich* würde eine periodische Verschärfung der Vorschriften begrüßen. Der Kanton *UR*, die *Stadt Solothurn* und die *Stadt Zürich* sprechen sich für eine vermehrte Förderung innovativer Fahrzeuge und Treibstoffe aus, während der Kanton *GE* dazu aufruft, den öffentlichen Verkehr und die Elektromobilität stärker zu fördern.

Die Konferenzen, Kommissionen und Gemeindeverbände befürworteten alle den Inhalt des Vorschlages grösstenteils. Der *Schweizerische Städteverband* fordert jedoch klarere Sanktionen.

Von den politischen Parteien sind fünf den Vorschriften gegenüber positiv eingestellt, auch wenn alle Bedenken zu gewissen Punkten haben (*SP, Grüne, Junge Grüne, BDP, FDP*). Fünf Parteien sind der Ansicht, dass die Schweiz den Vorschriften der EU ohne Änderungen folgen solle (*FDP, SP, Grüne, Junge Grüne, BDP*). *SP, Grüne* und *Junge Grüne* begrüßen die Senkung des Zielwerts für Neufahrzeuge von 130 auf durchschnittlich 95 g CO₂/km. Diese drei Parteien schlagen vor, die Regeln mit der Zeit noch zu verschärfen (z. B. 60 g CO₂/km im Jahr 2023 und 20 g CO₂/km im Jahr 2030). Sie sind der Meinung, dass der Bund Gültigkeit und Konformität der Verbrauchstest selbst überprüfen sollte. Die Beibehaltung der «Supercredits» wird kritisch gesehen, da auch ein Elektrofahrzeug nicht ohne CO₂-Emissionen betrieben werden könne. Daher sei die europäische Regelung ihrer Ansicht nach zu übernehmen. *SP, Grüne* und *Junge Grüne* wünschen zudem, dass für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen spezifische Vorschriften formuliert würden. Die *GLP* befürwortet die Idee und findet, dass die Harmonisierung eine gute Sache sei. Allerdings hält sie flankierende Massnahmen, die direkt auf die Senkung des Treibstoffverbrauchs abzielen, ebenfalls für notwendig. Die *FDP* will den rechtlichen und den regulatorischen Rahmen so gestalten, dass die Betreiber, Importeure und Hersteller von Fahrzeugen, die mit synthetischen, CO₂-neutralen Treibstoffen betankt werden, reduzierte CO₂-Emissionswerte im Rahmen der Flottenemissionsregelung angerechnet erhalten (Motion Böhni 14.3837²⁵). Die *GLP* fügt an, dass die biogenen Treibstoffe, die von Steuererleichterungen profitieren, die Nachhaltigkeitsstandards erfüllen müssen. Die *CVP* weist auf das Risiko eines «Swiss Finish» hin, d. h. auf die Festlegung von Vorschriften, die strenger sind als in den Nachbarländern. Die *SVP* spricht sich gegen den Vorschlag aus und betont, dass diese Vorschriften die Schweiz und ihre Bevölkerung gegenüber der EU benachteiligen würden.

Von den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft unterstützen *Swissmem* und der *SGB* die Vorlage in der vorliegenden Form, während *Travail.Suisse* meint, dass die Vorschriften mit der Zeit verschärft werden müssten (z. B. 60 g CO₂/km im Jahr 2023 und 20 g CO₂/km im Jahr 2030). *Travail.Suisse* wünscht sich zudem, dass ein mögliches Verbot von Verbrennungsmotoren bis 2030 geprüft werde. Etwas anders äussert sich der *Schweizer Bauernverband* und erinnert daran, dass Bauernfamilien stark auf leistungsstarke Fahrzeuge angewiesen seien und dass deren Nutzung auch in Zukunft möglich sein müsse. *Swissmem, economiesuisse* und der *Schweizer Bauernverband* sind sich einig, dass die Schweizer Vorschriften an diejenigen der EU angepasst werden sollten. Allerdings erachten *Centre Patronal, economiesuisse, öbu* und *swisscleantech* die Vorlage als zu ambitionös. Für diese vier Verbände ist die vorgeschlagene Regelung bis 2021 nicht umsetzbar, weil sich der Schweizer Fuhrpark stark von demjenigen der EU unterscheide. *Centre Patronal* schlägt vor, eher eine schrittweise Anpassung (75 % im Jahr 2020, 100 % im Jahr 2025) vorzunehmen. *Öbu* würde mittelfristig eine Senkung der Emissionswerte von 20 auf 40 g CO₂/km in Erwägung ziehen. *Swisscleantech* schlägt hingegen eine Senkung der Emissionswerte auf 45 g CO₂/km bis 2030 vor. *Economiesuisse* findet, dass Lieferwagen und Sattelschlepper wegen spezifischer Rahmenbedingungen (Gebirge, hohes Einkommen usw.) in der Schweiz von der Vorlage ausgenommen werden müssten. Der Verband spricht sich zudem für einen Abbau der regulatorischen Hürden bei den biogenen Treibstoffen aus. Der *SGV* meint, dass der Bonus für die Elektromobilität sowie die Steuererleichterungen für biogene Treibstoffe weitergeführt werden müssen. Er ist der Ansicht, dass die Anteile an biogenen Treibstoffen an den Emissionen

²⁵ Link zum Text der Motion Böhni 14.3837:
<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20143837>

neuer Flotten berücksichtigt und angerechnet werden müssen. *Öbu* meint auch, dass der Markt der biogenen Treibstoffe weiterentwickelt werden soll.

Von den Akteuren der Energiewirtschaft äussert sich eine Mehrheit der Teilnehmenden positiv zum Vorschlag (z. B. *Schweizerischer Fachverband für Wärmekraftkopplung, IGEB, InfraWatt, IWB, Swissspower AG, VFS*). *Groupe E* und *regioGrid* halten ihn für eine wirksame Massnahme. *Swissspower AG, SES* und *Biofuels Schweiz* empfehlen zudem, den Vorschriften der EU ohne Anpassung zu folgen. *Regio Energie Solothurn, Energie 360° AG* und *IWB* würden hingegen die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffe begrüssen. *VSG, EWL* und *Energie Thun AG* schlagen vor, die Einführung von Massnahmen für schwere Fahrzeuge zu prüfen. Diese drei Teilnehmenden betonen, dass der Dieselskandal gezeigt habe, dass die Ausrichtung der Emissionsgrenzwerte an reale Fahrbedingungen zentral sei. Ähnlich wollen *SES, AEE* und *Swissolar* noch weiter gehen und den Grenzwert für Neufahrzeuge bis 2030 auf 20 g CO₂/km senken. Der *SVG* und *Biomasse Suisse* erachten die Vorlage als zu ambitioniert. Sie betonen, dass die gesteckten Ziele für die Schweiz schwieriger zu erreichen seien als für die EU, da diese die grössere Konzentration von grossvolumigeren Motoren im Westen der EU mit der geringeren Dichte derselben Kategorie im Osten kompensieren könne. In weiteren Bemerkungen halten *Regio Energie Solothurn* und der *DSV* fest, dass alternative und innovative Fahrzeuge und Treibstoffe gefördert werden müssten. Die *AEE* weist auf die Problematik hin, dass die bestehende 3,5-t-Grenze einen Einsatz von elektrisch betriebenen Lieferfahrzeugen wegen der höheren Last der elektrischen Komponenten (v. a. Batterie) häufig erschwere. Sie schlägt daher vor, diese Grenze für elektrische Fahrzeuge anzuheben. Die *EV* findet, dass die biogenen Treibstoffe weiterhin von der Mineralölsteuer befreit werden müssen, da dies Emissionsverminderungen bewirke. Fünf Teilnehmende sind ebenfalls der Ansicht, dass die Mineralölsteuererleichterungen für biogene Treibstoffe beibehalten werden müssen (*Biofuels Schweiz, Biomasse Suisse, DSV, Energie 360° AG, VSG*). *InfraWatt* empfiehlt hingegen, dass nur biogene Treibstoffe, die ökologischen und sozialen Standards genügen, von der Steuer befreit werden sollen. Ähnlich vertreten der *VFS* und *InfraWatt* die Meinung, dass für die biogenen Treibstoffe (z. B. «Power-to-Fuel») neue Anreizregelungen erforderlich seien.

Die Mehrheit der Organisationen des privaten und öffentlichen Verkehrs ist der Ansicht, dass die Schweiz die Vorschriften der EU übernehmen solle (*Pro Velo Schweiz, VCS, CESAR, Fussverkehr Schweiz, auto-schweiz, FRS, AGVS*). *FRS, AGVS, TCS* und *auto-schweiz* sprechen sich jedoch gegen die Vorschriften für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper aus. Der *AGVS* findet, dass die Schweiz diese Vorschriften wegen der Topografie des Landes, der Länge der Transportwege und der fiskalischen Rahmenbedingungen nicht einhalten könne. Der *TCS* spricht sich zwar für die Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge aus, erwartet aber, dass die Regeln für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper die Unternehmen dazu verleiten könnte, Lastwagen anstelle der kleinen Lieferfahrzeuge einzusetzen. Der *AGVS* teilt diese Ansicht. Er weist darauf hin, dass die Schweiz im Vergleich zur EU mehr Probleme haben könnte, die vorgegebenen Werte zu erreichen, da die EU eine Kompensation anhand der geringeren Dichte an verbrauchsintensiven Fahrzeugen in Osteuropa vornehmen könne. *Pro Velo Schweiz, VCS, Fussverkehr Schweiz* und *CESAR* begrüssen die Senkung des Zielwerts von durchschnittlich 130 auf 95 g CO₂/km für Neufahrzeuge, wünscht sich aber mit der Zeit eine Verschärfung dieser Vorschriften (z. B. 60 g CO₂/km im Jahr 2023 und 20 g CO₂/km im Jahr 2030). Diese vier Verbände sind ebenfalls der Ansicht, dass auch für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen spezifische Vorschriften formuliert werden müssten. Sie schlagen weiter vor, dass der Bund Gültigkeit und Konformität der Verbrauchstests selbst überprüfen soll. *Pro Velo Schweiz, VCS, Fussverkehr Schweiz* und *CESAR* sehen die Beibehaltung der «Supercredits» kritisch, da auch ein Elektrofahrzeug nicht ohne CO₂-Emissionen betrieben werden könne. *FRS, AGVS* und *auto-schweiz* unterstützen die Möglichkeit zum «Phasing-in» und zu den «Super-Credits». Die *FRS* fordert ausserdem den Einbezug von biogenen Treibstoffen in die Emissionsverminderungen.

Bei den Umweltschutzorganisationen befürworten alle Teilnehmenden, die Stellung bezogen haben, den Vorschlag (z. B. *Klima-Allianz Schweiz, PUSCH, BirdLife Schweiz, Climat Genève, Greenpeace Schweiz*). Sie begrüssen die Senkung des Zielwerts von durchschnittlich 130 auf 95 g CO₂/km für Neufahrzeuge. Die Schweiz solle die Vorschriften der EU übernehmen, allerdings könnten die Vorschriften der Vorlage mit der Zeit noch verschärft werden (z. B. 60 g CO₂/km im Jahr 2023 und 20 g CO₂/km im

Jahr 2030). Die Umweltschutzorganisationen möchten zudem, dass auch für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen spezifische Vorschriften formuliert werden. Fast alle Teilnehmenden schlagen vor, dass der Bund Gültigkeit und Konformität der Verbrauchstests selbst überprüfen soll. Die meisten Teilnehmenden kritisieren die Beibehaltung der «Supercredits», da auch ein Elektrofahrzeug nicht ohne CO₂-Emissionen betrieben werden könne.

Von den sonstigen Organisationen und Verbänden äussert sich eine deutliche Mehrheit von 36 Teilnehmenden positiv zur Weiterführung der Vorschriften für Fahrzeuge (z. B. *AWV, SAB, cemsuisse, CNCI, GSGI, IG DHS, Swiss Engineering, SVBK*). *Fromarte* erachtet es als wichtig, dass alle Sektoren zur Erreichung der Emissionsverminderungsziele beitragen. 14 der 36 Teilnehmenden möchten bezüglich Zielwerten noch weiter gehen als der Vorschlag des Bundesrates (z. B. *Akademien der Wissenschaften Schweiz, FRC, Holzenergie Schweiz, UFS*). Die *FRC* betont, dass die Schweiz, sollte sie nicht mindestens die Vorschriften der EU übernehmen, riskiere, zum Auffangbecken für übermotorisierte Fahrzeuge zu werden. Die *Akademien der Wissenschaften Schweiz* weisen darauf hin, dass eine Massnahme, die allgemein die Treibstoffe ins Auge fasse, wirksamer wäre. Diese Organisation möchte zudem, dass die Käufer über die Emissionswerte ihrer Fahrzeuge und allfällige Überschreitungen der festgelegten Werte informiert würden. *South Pole Group, Aqua Nostra Schweiz, CCIG, FER* und *Handel Schweiz* halten die Vorlage für zu ambitionös. Für *South Pole Group* ist die vorgeschlagene Regelung bis 2021 nicht umsetzbar, weil sich der Schweizer Fuhrpark stark von demjenigen der EU unterscheidet. *Handel Schweiz* spricht sich für die Aufhebung der Vorschriften für leichte Sattelschlepper und Nutzfahrzeuge aus. Weiter finden die *IG DHS* und der *SVGW*, dass die biogenen Treibstoffe weiterhin gefördert werden müssten, insbesondere durch Steuererleichterungen.

In der Gruppe der Unternehmen und der privaten Personen spricht sich eine deutliche Mehrheit von 40 Teilnehmenden eher für den Vorschlag aus (z. B. *Bell AG, Energie Zürichsee Linth AG, ETHZ, Flughafen Zürich*). Mehrere Teilnehmende betonen, dass es sich um ein marktwirtschaftliches Instrument handle, das sich zu bewähren scheine (z. B. *SFPI, Erdgas Innerschwyz AG, Wynagas AG*). Einige Teilnehmende begrüssen die Senkung des Zielwerts für neue Fahrzeuge von durchschnittlich 130 auf 95 g CO₂/km (z. B. *Faktor-Plus KI GmbH, Swiss Krono AG, Flumroc AG*). *Metoxit AG* und *Keller AG Ziegeleien* vertreten die Meinung, dass Transporteure aus dem In- und Ausland denselben Vorschriften unterstehen müssten. Ähnlich finden *Coop, Bell AG, Migros* und *IBB Energie AG*, dass die Schweiz die Vorschriften der EU übernehmen solle. 14 der 40 Teilnehmenden, die die vorgeschlagenen Vorschriften befürworten, sind der Ansicht, dass mehr getan werden müsse. Einige Teilnehmende betonen die Tatsache, dass die heutigen auf dem Verhältnis CO₂/km basierenden Vorschriften die Optimierung von Verbrennungsmotoren fördern, jedoch nicht direkt die Verbrauchseffizienz der Fahrzeuge im Allgemeinen (z. B. *Espace Real Estate AG, Faktor-Plus KI GmbH, Metall Service Menziken*). Um diesen Mangel auszubügeln schlagen diese Unternehmen vor, die Vorschriften zu verfeinern, indem je nach Art der Flotte verschiedene CO₂/km-Schwellenwerte definiert werden (es werden drei Flottenkategorien vorgeschlagen: Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, Fahrzeuge mit Hybridmotor und Elektrofahrzeuge). *Technische Betriebe Uzwil* und *Werke am Zürichsee AG* schlagen die Einführung spezifischer Vorschriften für schwere Fahrzeuge vor. *HKBB* und *Business Campaigning GmbH* tendieren eher zur Ablehnung der Fahrzeugvorschriften. Die *HKBB* ist zwar teilweise einverstanden, betont aber, dass die gesteckten Ziele für die Schweiz schwieriger zu erreichen seien als für die EU, da diese die grössere Konzentration von grossvolumigeren Motoren im Westen der EU mit der geringeren Dichte derselben Kategorie im Osten kompensieren könne. Für *Business Campaigning GmbH* ist die vorgeschlagene Regelung bis 2021 in Anbetracht der Zusammensetzung des Schweizer Fuhrparks nicht umsetzbar. Punkte innovativer Fahrzeuge und Treibstoffe befürworten acht Unternehmen Fördermassnahmen für die Nutzung erneuerbarer Energien (einige sprechen von Biogas oder Power-to-Gas; z. B. *Erdgas Innerschwyz AG, StWZ Energie AG, IBAarau AG*). Weil es keine Abgabe auf Treibstoffe gibt, müssen acht Teilnehmenden zufolge die biogenen Treibstoffe gefördert werden, insbesondere durch Steuererleichterungen (z. B. *IBB Energie AG, Energie Seeland AG*). Ebenfalls in diesem Sinne geht die *ETHZ* davon aus, dass es der Gesetzesentwurf nicht erlaube, die Anteile an biogenen Treibstoffen sowie die Effizienz innovativer Fahrzeuge einzubeziehen. Sie ist weiter der Meinung, dass eine Nichtanrechnung der Emissionen von Elektrofahrzeugen nicht korrekt sei.

6.6 Weitere, sektorübergreifende Reduktionsmassnahmen

Bei den sektorübergreifenden Reduktionsmassnahmen haben die Teilnehmenden ihre Verbundenheit mit dem Technologiefonds sowie mit den Aktivitäten zur Aus- und Weiterbildung sowie zur Information und Beratung der Öffentlichkeit gezeigt. Eine deutliche Mehrheit der Teilnehmenden lehnt die Aufhebung der Teilzweckbindung für den Technologiefonds ab, während sich nur eine verschwindend kleine Minderheit explizit gegen die Weiterführung der Aktivitäten zur Aus- und Weiterbildung sowie zur Information der Öffentlichkeit ausgesprochen hat.

6.6.1 Aufhebung der Teilzweckbindung der Einnahmen aus der CO₂-Abgabe für den Technologiefonds ab 2025

Der vorgeschlagenen Aufhebung der jährlichen Einlagen in den Technologiefonds stehen rund zwei Drittel der Teilnehmenden, die dazu Stellung genommen haben, ablehnend gegenüber. 92 Teilnehmende wünschen, dass diese Teilzweckbindung auch nach 2025 weitergeführt werde. 60 Teilnehmende sprechen sich hingegen für die vorgeschlagene Aufhebung aus. Aus einem Vergleich der Stellungnahmen der verschiedenen Teilnehmergruppen geht hervor, dass die Ablehnung zur Aufhebung bei den Konferenzen, Kommissionen und Gemeindeverbänden sowie den Umweltschutzorganisationen am ausgeprägtesten ist. Nur die Gruppe Unterunternehmen und private Personen stimmt der Aufhebung der Teilzweckbindung für den Technologiefonds mehrheitlich zu.

Bei den Kantonen und den Gemeinden befürworten nur die Kantone *SO*, *SZ* und *TG* die Aufhebung der Teilzweckbindung der Einnahmen aus der CO₂-Abgabe für den Technologiefonds. Der Kanton *AG* spricht sich zwar für die Aufhebung aus, wünscht sich aber die Weiterführung des Technologiefonds. Die *Stadt Zürich* findet, dass eine Aufhebung der Teilzweckbindung erst erfolgen sollte, wenn sich das KELS bewährt habe. Die *Stadt Lausanne* geht davon aus, dass sogar mit dem KELS flankierende Massnahmen vorgeschlagen werden müssten, um Innovation und Energie weiter zu fördern. Eine sehr deutliche Mehrheit der Teilnehmenden lehnt somit die Aufhebung der Teilzweckbindung für den Technologiefonds ab (*AI, AR, BE, BL, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, TI, VD, ZG, ZH*). Fast alle genannten Kantone finden, dass dieser Fonds es der Schweiz ermögliche, in verschiedenen Bereichen innovative Produkte zu entwickeln. Acht Kantone heben hervor, dass der Technologiefonds Emissionsverminderungen in der Schweiz erlaube (*AI, ZH, NE, NW, OW, BL, GL, SG*). Die Kantone *GE* und *NE* vertreten die Ansicht, dass der Technologiefonds unabhängig von der Entwicklung des KELS weiterzuführen sei. Der Kanton *VD* erachtet die Innovation als einen Bereich, in dem die Schweiz glänze und der nicht beeinträchtigt werden dürfe.

In der Gruppe der Konferenzen, Kommissionen und Gemeindeverbände lehnen alle Teilnehmenden, die sich zum Thema geäussert haben, die Aufhebung der Teilzweckbindung für den Technologiefonds ab (*BPUK, EnDK, Regierungskonferenz der Gebirgskantone, Schweizerischer Städteverband*). Die *BPUK*, die *ENDK* und die *Regierungskonferenz der Gebirgskantone* sind der Ansicht, dass dieser Fonds es der Schweiz ermögliche, in verschiedenen Bereichen innovative Produkte zu entwickeln und Emissionsverminderungen im Inland zu erzielen.

Bei den politischen Parteien sind die beiden Lager gleich stark. Vier politische Parteien befürworten die Aufhebung der Teilzweckbindung für den Technologiefonds (*BDP, FDP, SVP, Jungfreisinnige*). Die *FDP* ist im Allgemeinen einverstanden mit der Aufhebung der Zweckbindungen der CO₂-Abgabe. Die *SVP* würde eine Einstellung des Programms begrüssen, da sie sich jeglicher klimapolitischen Massnahme widersetzt. *CVP* und *GLP* sprechen sich für die Aufhebung der Teilzweckbindung aus, wollen jedoch den Technologiefonds beibehalten. Die *CVP* ist der Ansicht, dass der Technologiefonds weiterzuführen sei, dass seine Finanzierung aber allenfalls durch erfolgreiche Unternehmen oder durch Kompensationsleistungen gesichert werden könne. Vier Parteien lehnen die Aufhebung der Teilzweckbindung für den Technologiefonds ab (*CSPO, SP, Grüne, Junge Grüne*). Sechs Parteien verwerfen die Aufhebung des Fonds (*SP, Grüne, Junge Grüne, CSPO, CVP, GLP*). *SP, Grüne* und *Junge Grüne* sind der Ansicht, dass der Technologiefonds ein junges Instrument sei und es folglich sinnvoll wäre, ihn weiterzuführen, um seine Wirksamkeit besser beurteilen zu können. Diese drei Parteien erachten diesen Fonds für die Schweizer Wirtschaft auch als Chance im Hinblick auf die Energiewende. Die *CSPO* findet, dass ein

solcher Fonds als Impulsprogramm für die Unterstützung von Klimawandelanpassungsmassnahmen genutzt werden sollte.

Von den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft sprechen sich *economiesuisse*, *SGB* und *SGV* für die Aufhebung der Teilzweckbindung für den Technologiefonds aus. *Swissmem* hingegen begrüsst zwar die Aufhebung der Teilzweckbindung, spricht sich aber auch für die Weiterführung des Technologiefonds aus. In seiner Stellungnahme betont der *Schweizerische Baumeisterverband*, dass nur eine kleine Anzahl Privatunternehmen vom Technologiefonds profitiere. Der Verband vertritt daher die Ansicht, dass die Einlagen in den Technologiefonds neu für Aktivitäten zur Aus- und Weiterbildung sowie zur Information eingesetzt werden sollen. Eine Mehrheit der Teilnehmenden fordert die Beibehaltung der Teilzweckbindung für den Technologiefonds (*öbu*, *swisscleantech*, *Schweizer Bauernverband*, *Swissmem*, *Travail.Suisse*). So habe der Technologiefonds laut *öbu* und *swisscleantech* gute Ergebnisse gezeigt und erlaubt es der Schweiz, innovative Produkte zu entwickeln. Die beiden Verbände sind weiter der Ansicht, dass bei einer Aufhebung der Teilzweckbindung eine alternative Finanzierungslösung zu finden sei. *Swisscleantech* denkt, dass dieser Fonds die Schweiz in Richtung einer CO₂-armen Gesellschaft lenke. Der *Schweizer Bauernverband* findet ebenfalls, dass der Technologiefonds oder ein ähnliches Instrument weiterbestehen müsse. *Swissmem* hält die Weiterführung des Technologiefonds aus wirtschaftlicher Sicht für wünschenswert und ist der Ansicht, dass die Weiterführung dieses Fonds langfristig geplant werden müsse. Und auch *Travail.Suisse* hebt hervor, dass dieser Fonds es der Schweiz ermögliche, in verschiedenen Bereichen innovative Produkte zu entwickeln, und dass er der Schweizer Tradition der Innovationskraft entspreche.

Von den Akteuren der Energiewirtschaft sind 13 Teilnehmende mit der Aufhebung der Teilzweckbindung für den Technologiefonds einverstanden (z. B. *EV*, *FDS*, *VSG*, *Gasverbund AG*, *Swissoil*). Mehrere Teilnehmende sind etwa der Ansicht, dass die Teilzweckbindungen der Einnahmen der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe nicht mit einem Anreizsystem vereinbar seien (z. B. *VSG*, *EWL*, *Energie Thun AG*, *DSV*, *IGEB*). *InfraWatt* und *VFS* schlagen vor, anstelle des Technologiefonds eher einen Risikogarantiefonds für den Aufbau von Fernwärmenetzen oder die Nutzung von Abwärme aus Industrie zu finanzieren. *Energie 360° AG* spricht sich für die Aufhebung der Teilzweckbindung aus, gleichzeitig aber auch für die Weiterführung des Technologiefonds, da dieser innovative Unternehmen beim Markteintritt unterstütze. Eine knappe Mehrheit von 14 Teilnehmenden aus der Energiewirtschaft weist die Aufhebung der Teilzweckbindung für den Technologiefonds zurück (z. B. *Biofuels Schweiz*, *SIG*, *Swisspower AG*). *Swisspower AG*, *AEE* und *IWB* finden beispielsweise, dass die Innovation weiter zu unterstützen sei. *SES* und *Swissolar* sind der Meinung, dass der Technologiefonds eine Chance für die Schweizer Wirtschaft darstelle. *Groupe E* und *regioGrid* beurteilen das Kosten-Nutzen-Verhältnis dieses Fonds als wahrscheinlich eines der besten aller vorgeschlagenen Instrumente. Laut *Biomasse Suisse* und *Ökostrom Schweiz* habe der Technologiefonds gute Ergebnisse geliefert, er ermögliche es der Schweiz, innovative Produkte zu entwickeln, und unterstütze sie auf dem Weg hin zu einer CO₂-armen Gesellschaft. Der *Schweizerische Fachverband für Wärmekraftkopplung* erachtet die Kombination des bestehenden Impulsprogramms und der vorgesehenen Energielenkungssteuer als optimal. Der *SVG* betont, dass einige Technologien für ihre Entwicklung Fördermassnahmen bedingen (insbesondere die mitteltiefe und die tiefe Geothermie, die noch am Anfang der Lernkurve stehen und deren Kosten im Moment noch hoch sind).

Die meisten Teilnehmenden aus der Gruppe der Organisationen des privaten und öffentlichen Verkehrs haben sich zu diesem Thema nicht geäussert. *VCS*, *CESAR*, *Fussverkehr Schweiz* und *Pro Velo Schweiz* weisen die Aufhebung der Teilzweckbindung für den Technologiefonds zurück. Diese vier Verbände sind der Ansicht, dass der Technologiefonds ein junges Instrument sei und es folglich sinnvoll wäre, ihn weiterzuführen, um seine Wirksamkeit besser beurteilen zu können. Sie erachten diesen Fonds für die Schweizer Wirtschaft auch als Chance im Hinblick auf die Energiewende. *Pro Velo Schweiz* fügt an, dass er die Schaffung und Bewahrung von Arbeitsplätzen fördere.

Alle Umweltschutzorganisationen, die sich zum Thema geäussert haben, sprechen sich vehement gegen die Aufhebung der Teilzweckbindung aus für den Technologiefonds aus (z. B. *BirdLife Schweiz*, *Climat Genève*, *Klima-Allianz Schweiz*, *PUSCH*, *WWF Schweiz*). Neun Verbände sind der Ansicht, dass

der Technologiefonds ein junges Instrument sei und es folglich sinnvoll wäre, ihn weiterzuführen, um seine Wirksamkeit längerfristig besser beurteilen zu können (z. B. *Alpen-Initiative*, *oeku*, *Greenpeace Schweiz*). Sie erachten diesen Fonds für die Schweizer Wirtschaft auch als Chance im Hinblick auf die Energiewende. Sieben Teilnehmende schlagen vor, den Fonds als lokales Instrument für die Gemeinden und die Kantone zur Emissionsverminderung und in den Anpassungsmassnahmen zu verwenden (z. B. *Grands-parents pour le climat*, *Pro Natura*). Schliesslich schlagen sieben Umweltschutzorganisationen vor, den Technologiefonds an Anpassungsmassnahmen zu koppeln (z. B. *PUSCH*, *BirdLife Schweiz*).

Von den sonstigen Verbänden äussert sich eine Minderheit von 17 Teilnehmenden zugunsten der Aufhebung der Teilzweckbindung für den Technologiefonds (z. B. *cemsuisse*, *CNCI*, *First Climate Group*, *IGEB*, *VSZ*, *Swiss Textiles*, *UFS*, *SVBK*). *Scienceindustries* lehnt Zweckbindungen allgemein ab, da sie die Staatsausgaben in die Höhe treiben könnten. Die *IG DHS* sieht bei den Teilzweckbindungen der CO₂-Abgabe einen Widerspruch zum Lenkungscharakter dieser Abgabe. *Aqua Nostra Schweiz* spricht sich für die Einführung eines reinen Lenkungssystems aus. Eine knappe Mehrheit der Organisationen lehnt die Aufhebung der Teilzweckbindung für den Technologiefonds ab. 28 Teilnehmende sprechen sich explizit dagegen aus, darunter insbesondere die *Akademien der Wissenschaften Schweiz*, *Bildungscoalition NGO*, *Bio Suisse*, *DOJ*, *Empa*, *HEV*, *Netzwerk Kinderrechte Schweiz*, *Wald Schweiz* und *SIA*. Neun Teilnehmende sind etwa der Ansicht, dass der Technologiefonds ein junges Instrument sei und es folglich sinnvoll wäre, ihn weiterzuführen, um seine Wirksamkeit besser beurteilen zu können (z. B. *Fastenopfer*, *SSF*, *GSGI*). Acht Teilnehmende erachten diesen Fonds für die Schweizer Wirtschaft auch als Chance im Hinblick auf die Energiewende (z. B. *Swissaid*, *SKF*). *AWV*, *Wald Schweiz* und *Holzbau Schweiz* sehen den Technologiefonds als langfristige wirksame Massnahme, die positiv für die Wirtschaft ist (Arbeitsplätze, Innovation, Auftragseingänge usw.). Die *Akademien der Wissenschaften Schweiz* denken, dass die neuen Technologien ohne Förderung durch den Staat nur schwer einen Platz auf dem Markt finden würden. Der *SIA* hebt hervor, dass der Technologiefonds die finanziellen Ungleichheiten zwischen Startups und anderen Unternehmen ausgleiche und innovativen Produkten zu einem Platz auf dem Markt ver helfe. *SSF* erklärt, dass der Technologiefonds nicht nur eine Chance für innovative Unternehmen darstelle, sondern auch für Anleger, die in den Klimaschutz investieren wollen. *DOJ* und *Bildungscoalition NGO* schlagen vor, den Technologiefonds an die Anpassungsmassnahmen zu koppeln.

Den grössten Rückhalt geniesst die Aufhebung der Teilzweckbindung in der Gruppe der Unternehmen und privaten Personen. Die Zahl der Befürworter der Aufhebung ist hier doppelt so gross wie die der Gegner. Insbesondere *Migros*, *Swiss Steel AG*, *Syngenta Crop Protection AG* und *Ziegelwerke Roggwil AG* zählen zu den Befürwortern der Aufhebung der Teilzweckbindung. Von diesen Befürwortern sehen acht Teilnehmende bei der Teilzweckbindung einen Widerspruch zum Lenkungscharakter der CO₂-Abgabe (z. B. *Coop*, *IBB Energie AG*, *Technische Betriebe Uzwil*, *Werke am Zürichsee AG*, *IB Langenthal AG*). Die Pharmaunternehmen sprechen sich allgemein gegen Teilzweckbindungen aus, da diese die Staatskosten in die Höhe treiben könnten (z. B. *Clariant Produkte AG*, *EMS-Chemie AG*). 13 Teilnehmende lehnen die Aufhebung der Teilzweckbindung für den Technologiefonds ab (z. B. *Business Campaigning GmbH*, *Espace Real Estate AG*, *ETHZ*, *Gaznat SA*). Die meisten dieser Teilnehmenden heben in ihren Stellungnahmen die Vorteile des Technologiefonds hervor. In diesem Sinne sind mehrere Unternehmen der Ansicht, dass er der Schweiz zu Innovation ver helfe (z. B. *Espace Real Estate AG*, *Swiss Krono AG*, *Flumroc AG*). *Business Campaigning GmbH* und *Gaznat SA* vertreten die Meinung, dass dieser Fonds die Schweiz bei der Verminderung ihrer Emissionen unterstütze. Die *ETHZ* und das *Paul Scherrer Institut* denken beide, dass die neuen Technologien ohne Förderung durch den Staat nur schwer einen Platz auf dem Markt finden würden. Auch *Emmi Schweiz AG* erachtet den Technologiefonds für die Schweizer Wirtschaft als Chance im Hinblick auf die Energiewende. Zwölf Teilnehmende heben hervor, dass der Technologiefonds Innovation fördere (z. B. *Energie Zürichsee Linth AG*, *Erdgas Innerschwyz AG*, *IBAarau AG*, *Wynagas AG*). Sie wären mit der Aufhebung der Teilzweckbindung nur einverstanden, falls das eingeführt würde.

6.6.2 Weiterführung der Aktivitäten zur Aus- und Weiterbildung sowie zur Information und Beratung der Öffentlichkeit und der betroffenen Fachpersonen

Allgemein befürworten die Teilnehmenden die Weiterführung der Aktivitäten zur Aus- und Weiterbildung der Fachpersonen, die mit klimapolitischen Aufgaben betraut sind, zur Information der Öffentlichkeit über die Milderung und den Umgang mit dem Klimawandel und zur Beratung von Gemeinden, Unternehmen und Verbrauchern bei der Umsetzung der Massnahmen. Über 100 Teilnehmende haben sich explizit für die Weiterführung dieser Aktivitäten ausgesprochen, während sich nur neun dagegenstellen. Bei der Frage nach Verbesserungs- oder Veränderungsvorschlägen finden 35 Teilnehmende, dass Kenntnisse zum Klima in einigen Berufsbildungen zu schulen seien, da in bestimmten Berufen grosse Emissionsreduktionspotenziale bestehen (Bauwesen, Industrie usw.).

Von den Kantonen und den Gemeinden sprechen sich alle Teilnehmenden für die Weiterführung der Aktivitäten zur Aus- und Weiterbildung sowie zur Information und Beratung der Öffentlichkeit und der betroffenen Fachpersonen aus. So erachten die Kantone *TI*, *NE* und *SH* die Sensibilisierung für Klimaprobleme als äusserst wichtig und sie sind der Ansicht, dass dadurch die Akzeptanz politischer Massnahmen gestärkt werde. Die Kantone *BL*, *GL* und *ZG* sind ebenfalls der Ansicht, dass dieses Programm ein bedeutendes Instrument sei, um das Verständnis über die Zusammenhänge im Klimasystem zu verbessern. Der Kanton *VD* hält die Aktivitäten für notwendige Begleitmassnahmen zur Klimapolitik. Der Kanton *SO* sieht sie als wichtiges Instrument zur Förderung eines verantwortungsvollen Energieverbrauchs und ökologisch sinnvoller Investitionen. Viele Teilnehmende geben Vorschläge zur Verbesserung dieser Aktivitäten an. 13 Teilnehmende würden eine verstärkte Koordination bei den Aus- und Weiterbildungsaktivitäten begrünnen (*SZ*, *BL*, *AR*, *AI*, *GR*, *GL*, *ZG*, *SG*, *NW*, *OW*, *LU*, *Stadt Lausanne*, *Stadt Zürich*). Weiter finden zehn Kantone, dass in einigen Berufsbildungen Klimawissen zu vermitteln sei, da einige Berufe grosse Emissionsreduktionspotenziale bergen würden (*BL*, *AR*, *AI*, *GR*, *GL*, *ZG*, *SG*, *OW*, *LU*, *NW*). Auch der Kanton *ZG* merkt an, dass bei den Berufen noch viel mehr Massnahmen getroffen werden könnten. Der Kanton *AG* erachtet die Information der Öffentlichkeit als Staatsaufgabe, die keine Konkurrenz durch andere Akteure erfahren dürfe. Die *Stadt Solothurn* gibt an, dass dieses Instrument praxisorientiert sein und die Beziehungen zwischen Kantonen, Gemeinden und Unternehmen stärken müsse.

Bei den Konferenzen, Kommissionen und Gemeindeverbänden sprechen sich alle Teilnehmenden für die Weiterführung der Aktivitäten zur Aus- und Weiterbildung sowie zur Information aus. Sie wünschen allerdings einige Verbesserungen. So müssten laut *EnDK*, *BPUK* und dem *Schweizerischen Städteverband* in einigen Ausbildungsgängen Kenntnisse zum Klima vermittelt werden, da bestimmte Berufe grosse Reduktionspotenziale bergen würden. Sie würden ebenfalls eine stärkere Koordination der Aus- und Weiterbildungsaktivitäten begrünnen. Der *Schweizerische Städteverband* spricht sich für eine raschere effektive Umsetzung dieser Massnahmen aus und betont, dass für den Moment nur ein einziges Programm vorgeschlagen worden sei. Der *Schweizerische Gemeindeverband* schlägt schliesslich vor, die Gemeindeebene bei den Ausbildungs- und Informationsaktivitäten stärker zu integrieren.

Fast alle politischen Parteien sprechen sich für die Beibehaltung der Aktivitäten zur Aus- und Weiterbildung sowie zur Information und Beratung der Öffentlichkeit und der betroffenen Fachpersonen aus. Die *BDP* erachtet diese Massnahmen als wichtige Staatsaufgabe. Die meisten Parteien schlagen mögliche Anpassungen vor. *SP*, *Grüne* und Junge Grüne wünschen sich insbesondere, dass interdisziplinäre Kenntnisse zum Klima in die Aus- und Weiterbildungen für Berufe im Zusammenhang mit dem Klimawandel einfließen (Mobilität, Stadtplanung, Wohnungsbau, Landwirtschaft usw.). Die *GLP* schlägt vor, Erfolgskontrollen einzuführen, um dieses Sensibilisierungssystem zu steuern. Die *FDP* äussert sich etwas kritischer. Auch wenn sie anerkennt, dass die Sensibilisierung für Klimaprobleme sehr wichtig sei und zur Stärkung der Akzeptanz politischer Massnahmen beitrage, will sie nicht, dass die Bundesämter sich zu sehr in die Berufsbildung und die Inhalte der Berufslehren einmischen. Nur die *SVP* spricht sich gegen die Weiterführung der Aktivitäten zur Aus- und Weiterbildung sowie zur Information aus. Sie hält dieses Programm für eine staatliche Indoktrination und ist der Meinung, dass solche Aktivitäten in einem liberalen Staat nichts zu suchen haben.

Bei den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft befürwortet die Mehrheit der Teilnehmenden die Weiterführung dieses Programms (z. B. *bauenschweiz*, *SGB*, *Schweizer Bauernverband*, *scienceindustries*, *Travail.Suisse*). *Öbu* und *swisscleantech* erachten die Bereiche der Aus- und Weiterbildung sowie die Information als wichtige Klimaschutzinstrumente. *Travail.Suisse* betont, dass der Faktor, der die Entwicklung der Techniken zur Reduktionsverminderung einschränkt, häufig der Fachkräftemangel sei, weshalb Ausbildungsaktivitäten in diesem Bereich erforderlich seien. Dieser Verband meint zudem, dass die Sensibilisierung der Öffentlichkeit für den Klimaschutz von grösster Bedeutung sei. Der *SGB* verlangt Verbesserungen, insbesondere in Bezug auf die Integration interdisziplinärer Kenntnisse in Berufs- und Weiterbildungen, deren Tätigkeiten im Zusammenhang mit Umweltproblematiken stehen. Er wünscht zudem, dass der Bund das hohe Potenzial der Interdisziplinarität auf Hochschulebene ausbaut, vor allem in der Raumplanung, der Mobilität, der Architektur, den Umweltwissenschaften oder der Kommunikation. Immer noch positiv, jedoch kritischer, äussern sich *economiesuisse*, der *Schweizerische Baumeisterverband* und *Swissmem*: Sie sind der Ansicht, dass Unternehmen die Hauptakteure im Berufsbildungsbereich bleiben sollen, um die Praxisorientierung der Ausbildungen zu gewährleisten. *Centre Patronal* geht mit seiner Kritik etwas weiter und ist misstrauisch gegenüber propagandistischen Auswüchsen bei der Information der Öffentlichkeit. Der *SGV* spricht sich schliesslich vollständig gegen die Weiterführung dieser Aktivitäten aus.

Von den Akteuren aus der Energiewirtschaft befürworteten 23 Teilnehmende die Weiterführung der Aktivitäten zur Aus- und Weiterbildung sowie zur Information voll und ganz (z. B. *EWL*, *FWS*, *SIG*, *Swisspower AG*, *Schweizerischer Fachverband für Wärmekraftkopplung*). *AEE*, *IWB* und *Swissolar* betonen etwa, dass die Branchen der Energiewirtschaft wegen des raschen Wandels, die sie erleben, besonderen Bedarf an Informationen und Ausbildungsinitiativen hätten. *Groupe E* und *regioGrid* erachten die Information als wichtige Voraussetzung für die Sensibilisierung der Akteure hinsichtlich bewährter Praktiken. *InfraWatt* und *VFS* halten die Wirkung dieses Instruments für äusserst gross im Vergleich zu den erforderlichen Anstrengungen. *Biomasse Suisse* betont, dass mit dem Klimaprogramm der Empfehlung des Übereinkommens von Paris Folge geleistet sei. Ziemlich viele Teilnehmende haben Verbesserungsvorschläge geäussert. Gemäss einigen Teilnehmenden müsste dieses Programm praxisorientiert ausgestaltet werden und die Beziehungen zwischen Kantonen, Gemeinden und Unternehmen stärken (z. B. *Regio Energie Solothurn*, *VSG*, *EWL*, *DSV*). *InfraWatt* schlägt vor, das Klimaprogramm mit dem Programm «EnergieSchweiz» zu koordinieren. *Energiestadt* würde es zudem begrüessen, wenn die Bedeutung der Vorbildfunktion gegenüber Bevölkerung, Gemeinden und Städten im Bereich der Klimapolitik in der Vorlage explizit enthalten wäre. Von den kritischeren Teilnehmenden spricht sich *IGEB* teilweise gegen die Weiterführung der Aktivitäten zur Aus- und Weiterbildung sowie zur Information aus, da er die übermässige Beteiligung des Staates im Aus- und Weiterbildungsbereich nur ungern sieht und befürchtet, dass dies die Gleichbehandlung von Unternehmen auf dem Markt beeinträchtigen könnte. Die *EV* und *Swissoil* lehnen die Weiterführung des Klimaprogramms vollständig ab.

Von den Akteuren aus dem Verkehrsbereich befürworteten *AGVS*, *SBB* und *SIAA* die Weiterführung der Aktivitäten zur Aus- und Weiterbildung sowie zur Information vollumfänglich. *VCS*, *CESAR*, *Fussverkehr Schweiz* und *Pro Velo Schweiz* stehen diesem Vorhaben ebenfalls positiv gegenüber, äussern aber einige Verbesserungsmöglichkeiten. Sie sind der Ansicht, dass die interdisziplinären Kenntnisse in die Aus- und Weiterbildungen der Fachpersonen einfließen sollen, die im Zusammenhang mit Klimaproblematiken stehen könnten (Mobilität, Stadtplanung, Wohnungsbau, Landwirtschaft usw.). Sie kritisieren zudem die Tatsache, dass die Vorlage keine Angaben zur Finanzierung dieser Aktivitäten enthält. Ausserdem schlagen sie vor, den Titel des Programms wie folgt zu ändern: «Klimaschutz-Aktionsplan – Bildung, Information und Beratung».

Alle Umweltschutzorganisationen sprechen sich für die Weiterführung des Klimaprogramms aus und bringen Änderungswünsche an. Die *Klima-Allianz Schweiz*, *Pro Natura*, *Climat Genève* und *Greenpeace Schweiz* finden, dass interdisziplinäre Kenntnisse in die Aus- und Weiterbildungen der Berufe einfließen sollten, die im Zusammenhang mit dem Klimawandel stehen (Mobilität, Stadtplanung, Wohnungsbau, Landwirtschaft usw.). Weiter kritisieren die *Grands-parents pour le climat* und *oeku* die Tatsache, dass die Vorlage keine Angaben zur Finanzierung dieser Aktivitäten enthält. Ähnlich äussert sich der Verband *KlimaSeniorinnen Schweiz*, der die heutigen Mittel für die Aktivitäten zur Weiterbildung und

zur Information für völlig unzureichend hält und findet, dass das Budget auf 10 Millionen Franken pro Jahr zu erhöhen sei. Der Verband *Grands-parents pour le climat* fügt an, dass die Integration von Wissen zum Klima beim Beruf der Hausmeister besonders wünschenswert wäre. Die *Alpen-Initiative* ist der Meinung, dass die universitäre Ausbildung Teil dieses Programms sein müsste, da die Hochschulabsolventen anschliessend in Institutionen arbeiten und Funktionen haben, die sich auf die Klimapolitik auswirken könnten. Der Verband *KlimaSeniorinnen Schweiz* schlägt die Einführung eines Aktionsplans vor, um die Aus- und Weiterbildung sowie die Information in die Klimapolitik einzubinden. Ausserdem schlagen die meisten Verbände vor, den Titel des Programms wie folgt zu ändern: «*Klimaschutz-Aktionsplan – Bildung, Information und Beratung*» (z. B. *PUSCH, BirdLife Schweiz, SKF*).

In der Gruppe der sonstigen Verbände befürwortet eine deutliche Mehrheit von 25 Teilnehmenden die Weiterführung des Klimaprogramms (z. B. *Alliance Sud, Bildungscoalition NGO, DOJ, FRC, GSGL, SSF, SVV*). Mehrere Teilnehmende erachten die Bereiche der Aus- und Weiterbildung sowie der Information als wichtige Klimaschutzinstrumente (z. B. *South Pole Group, Akademien der Wissenschaften Schweiz, FRC, Holzenergie Schweiz, Swiss Engineering*). Für die *Akademien der Wissenschaften Schweiz* ist die Weiterführung der Aktivitäten zur Aus- und Weiterbildung sowie zur Information für die Umsetzung einer Klimapolitik und deren Akzeptanz durch die Öffentlichkeit unerlässlich. Der Verband betont zudem, dass es für Innovationen Klimafachleute brauche. Die *IG DHS* gibt an, dass die Aktivitäten zur Aus- und Weiterbildung sowie zur Information eine zentrale Aufgabe des Bundes sowie eine Voraussetzung seien, um die kommenden, grossen Herausforderungen im Bereich der Klimapolitik kompetent und fachgerecht anzugehen. Die *FRC* findet, dass die Konsumentinnen und Konsumenten für Klimafragen sensibilisiert werden müssten und dass die Suche nach Lösungen Bestandteil höherer Ausbildungsgänge in allen Tätigkeitsbereichen sein müsse. Der *SVBK* findet es absolut richtig, dass der Bund Auflagen in den Bereichen der Aus- und Weiterbildung sowie der Information festlegt. Das *Netzwerk Kinderrechte Schweiz*, die *Bildungscoalition NGO* und der *DOJ* regen an, dass die Interdisziplinarität und der Austausch zu Klimawissen zwischen Schweizer Hochschulen gefördert werden sollten. Sie sind zudem der Ansicht, dass die universitäre Ausbildung Teil dieses Programms sein müsste, da die Hochschulabsolventen anschliessend in Institutionen arbeiten und Funktionen haben, die sich auf die Klimapolitik auswirken könnten. *SKF*, die *Bildungscoalition NGO* und der *DOJ* bemängeln die Tatsache, dass die Finanzierung dieses Programms in der Vorlage nicht thematisiert werde. Ebenfalls in dieser Hinsicht sprechen sich *myclimate*, die *Bildungscoalition NGO* und der *DOJ* dafür aus, dass die Mittel für die Finanzierung auf 10 Millionen Franken aufgestockt werden müssten. Die *Bildungscoalition NGO* und der *DOJ* erklären, dass die Bilanz des BAFU bei der Umsetzung von Artikel 41 des CO₂-Gesetzes inakzeptabel sei und dass eine ambitioniertere Vorlage diesen Mangel ausgleichen sollte. Noch kritischer äussert sich *Swiss Textiles* und hält die Aktivitäten zur Aus- und Weiterbildung und zur Information zwar für wichtig, findet aber, dass der Staat insbesondere koordinieren und fördern und den Wirtschaftsakteuren die Hauptrolle überlassen soll. Auch *scienceindustries* spricht sich in diesem Sinne für die Weiterführung dieses Programms aus, wünscht sich aber, dass die Fragen der Aus- und Weiterbildung Sache der privaten Akteure bleiben und nicht der Bundesverwaltung. Der *SVGW* ist eher gegen die Weiterführung dieser Aktivitäten, da er sie für zu wenig praxisorientiert hält. *Aqua Nostra Schweiz, ECO SWISS* und *IKLIS* sind die einzigen Teilnehmenden dieser Gruppe, die die Weiterführung des Programms ablehnen. *Aqua Nostra Schweiz* ist gegen die Weiterführung dieser Aktivitäten, da diese Funktion nicht dem Staat obliege.

In der Gruppe der Unternehmen und privaten Personen gibt es ebenfalls eine Mehrheit der Teilnehmenden, die sich für die Weiterführung dieser Aktivitäten ausspricht (z. B. *Energie Zürichsee Linth AG, Fenaco Genossenschaft, Flughafen Zürich, Hergiswiler Glas AG*). Mehrere Teilnehmende erachten die Bereiche Aus- und Weiterbildung sowie Information als wichtige Klimaschutzinstrumente (z. B. *ETHZ, Erdgas Innerschwyz AG, Business Campaigning GmbH, Emmi Schweiz AG*). Einige Teilnehmende bezeichnen dieses Programm als sinnvoll und effizient (z. B. *Espace Real Estate AG, Metall Service Menziken, Flumroc AG*). Manche Unternehmen betonen, dass die Sensibilisierung der Öffentlichkeit und der betroffenen Fachpersonen ein wichtiger Schritt sei, um die klimapolitischen Ziele zu erreichen (z. B. *Energie Seeland AG, SWL Energie AG, Verband Aargauischer Stromversorger*). *Coop, Migros* und *Bell AG* finden, dass Aktivitäten zur Aus- und Weiterbildung sowie zur Information im Berufsbereich

eine zentrale Aufgabe des Bundes und für die klimapolitischen Herausforderungen der Zukunft unerlässlich seien. Einige Befürworter äussern aber auch Verbesserungsvorschläge. So sind mehrere Unternehmen der Ansicht, dass diese Massnahmen praxisorientiert sein müssten (z. B. *Energie Zürichsee Linth AG, IBAarau AG, Emmi Schweiz AG*). *Energie Seeland AG* und der *Verband Aargauischer Stromversorger* fordern eine bessere Koordination dieser Massnahmen zwischen den Sektoren, den Kantonen, den Gemeinden und dem Bund. Mehrere Unternehmen sprechen sich für die Weiterführung der Aktivitäten aus, wollen aber, dass Ausbildungsfragen weiterhin den privaten Akteuren obliegen und nicht dem BAFU (z. B. *Dottikon Exclusive Synthesis AG, General Electric GmbH*). Die Unternehmen aus der Keramikindustrie wie *AG Ziegelwerke Muri* und *Metoxit AG* möchten nicht, dass diese Massnahmen zur staatlichen Unterstützung gewisser Baustoffe (wie Holz) missbraucht werden. In der Gruppe der Unternehmen und privaten Personen lehnen nur zwei Teilnehmende die Weiterführung dieser Aktivitäten vollumfänglich ab.

6.7 Übrige emissionsvermindernde Massnahmen

Im Fragebogen zur Vernehmlassung des Entwurfs zur Klimapolitik nach 2020 konnten die Teilnehmenden übrige emissionsvermindernde Massnahmen vorschlagen. 62 Teilnehmende äusserten den Wunsch, mehr Massnahmen im Verkehrsbereich zu ergreifen. Dies war damit die häufigste Bemerkung. Rund 30 Teilnehmende verlangen spezifisch, dass die Einführung eines Mobility-Pricing-Systems erwogen wird, während 29 Teilnehmende die Einführung der CO₂-Abgabe auf Treibstoffe begrüessen würden. Im Übrigen möchten 48 Teilnehmende Fahrzeuge und Treibstoffe, die wenig oder kein CO₂ ausstossen, vermehrt fördern. Eine weitere Gruppe von Teilnehmenden fordert weitergehende Massnahmen zur Emissionsverminderung im Luftverkehr; einige schlagen die Schaffung einer Klimaticketabgabe vor. Ebenfalls wird in dieser Vernehmlassung die Einführung von weiteren Massnahmen gewünscht, die klimaverträgliche Investitionen fördern.

Seitens der Kantone und der Gemeinden wollen zehn Teilnehmende die Massnahmen im Strassenverkehr verstärken (*BL, AR, AI, GR, SH, GE, VD, BE, Stadt Solothurn, Stadt Zürich*). Fünf Teilnehmende verlangen insbesondere die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffe (*GE, VD, BE, Stadt Zürich, Stadt Solothurn*). Ausserdem wünschen sich die Kantone *AI* und *GR*, dass die Einführung eines Mobility-Pricing-Systems geprüft werde. Sechs Teilnehmende sind der Ansicht, dass CO₂-arme oder -neutrale Fahrzeuge und Treibstoffe vermehrt gefördert werden müssen (*GE, BL, AI, GR, SH, Stadt Lausanne*). Der Kanton *GE* ruft dazu auf, die Elektromobilität oder eine umweltschonende Mobilität zu fördern und Rahmenbedingungen für eine «Smart Mobility» am Beispiel der «Smart City» zu schaffen. Die *Stadt Lausanne* will die Emissionsvorschriften für Fahrzeuge verschärfen und der Kanton *SH* spricht sich für die Förderung der Elektromobilität aus. Sieben Teilnehmende sind der Meinung, dass in der Landwirtschaft mehr Massnahmen zu ergreifen seien (*BL, FR, AR, AI, GR, SH, AG*). Der Kanton *GE* würde etwa die Schaffung von Bodenschutzinstrumenten begrüessen. Vier Kantone sprechen sich dafür aus, dass der Ersatz von Heizungen mit fossilen Brennstoffen nicht mehr zu den Unterhaltskosten gerechnet werden dürfe (*BL, AR, AI, GR, GL*). Ausserdem äussern sich vier Kantone zugunsten der unverzüglichen Aufhebung von Steuerabzügen beim Ersatz eines Brennstoffkessels mit fossilen Energieträgern durch einen anderen solchen Brennstoffkessel (*GE, VD, OW, NW, LU*). Der Kanton *GE* will die Heiztemperaturen für Büro- und Wohnräumlichkeiten auf 21 bis 23 °C beschränken. Im Luftverkehr werden von fünf Kantonen Emissionsreduktionsmassnahmen verlangt (*FR, GR, TG, SH, GE*). Der Kanton *GE* spricht sich beispielsweise für die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Flugtickets aus. Schliesslich rufen die Kantone *GE* und *SH* dazu auf, Massnahmen zu erarbeiten, die eine Lenkung von Investitionen in nachhaltigere Bahnen ermöglichen. Elf Kantone sind der Ansicht, dass die Emissionsverminderungsmassnahmen im Landwirtschaftssektor in das CO₂-Gesetz zu integrieren seien, um strenge, einheitliche und rasch umsetzbare Regeln einzuführen (*AG, AR, AI, BL, BS, GL, GR, SH, ZG, SG, UR*). Der Kanton *SO* betont, dass die Landwirtschaft zwar für einen grossen Teil der Emissionen verantwortlich sei, jedoch auch besonders vom Klimawandel getroffen werde. Er ist daher der Meinung, dass die Emissionsverminderungsmassnahmen auf diesen Sektor anzuwenden seien, gleichzeitig aber die Bedeutung der Landwirtschaft für die Ernährungssicherheit der Bevölkerung berücksichtigt werden müsse. Die *Gemeinde Aeugst am Albis* hebt hervor, wie wichtig eine genauere Kenntnis der Heizöllieferungen pro

Gemeinde für die Klimapolitik in Gemeinden wäre. Sie erklärt, dass es dieses Wissen ermöglichen würde, auf lokaler Ebene die Wirksamkeit der Massnahmen im Gebäudebereich zu überprüfen und die notwendigen Bemühungen zur Reduktion der CO₂-Emissionen zu steuern.

In der Gruppe der Konferenzen, Kommissionen und Gemeindeverbände finden die *BPUK*, die *EnDK* und die *Regierungskonferenz der Gebirgskantone*, dass die Steuerabzüge bei einem Ersatz eines mit fossilen Energieträgern betriebenen Brennstoffkessels durch einen anderen solchen Kessel unverzüglich gestrichen werden müssten. Der *Schweizerische Städteverband* will die Massnahmen im Strassenverkehr verstärken und den Markt für alternative Fahrzeuge vermehrt fördern. Für die *BPUK*, die *EnDK* und die *Regierungskonferenz der Gebirgskantone* müssten die Emissionsverminderungsmassnahmen in der Landwirtschaft in das CO₂-Gesetz integriert werden, um strenge, einheitliche und rasch umsetzbare Regeln einzuführen.

Fünf politische Parteien fordern mehr Emissionsverminderungsmassnahmen im Verkehrsbereich (*CSPO*, *BDP*, *SP*, *Grüne*, *Junge Grüne*). *SP*, *Grüne* und *Junge Grüne* befürworten die Prüfung eines Mobility-Pricing-Systems. Im Übrigen wünschen sich *SP*, *Junge Grüne* und *GLP* eine vermehrte Förderung synthetischer oder biogener Treibstoffe. *SP*, *Junge Grüne* und *Grüne* sprechen sich dafür aus, dass die Importeure und Hersteller von Fahrzeugen, die mit synthetischen CO₂-neutralen Treibstoffen betankt und in der Schweiz produziert werden, reduzierte CO₂-Emissionswerte im Rahmen der Flottenemissionsregelung angerechnet erhalten (Motion Böhni 14.3837). Diese Teilnehmenden fügen jedoch an, dass diese Massnahme nur für synthetische Treibstoffe zum Tragen kommen darf, für deren Herstellung Produktionsüberschüsse erneuerbarer Energien verwendet wurden, und dass nur die Fahrzeuge, die die durchschnittlichen Zielwerte einhalten, berücksichtigt werden dürfen. Die Anrechnung synthetischer Treibstoffe pro Importeur müsste gedeckelt werden. *Grüne*, *Junge Grüne* und *SP* fordern weiter, dass ein System für den Herkunftsnachweis von Strom entwickelt werde und ein Instrument für eine Klimaverträglichkeitsprüfung bei Bauvorhaben zur Verfügung gestellt wird. Die drei Parteien schlagen weitere vor, im Luftverkehr die Ticketpreise zu erhöhen und die Effizienzstandards anzuheben. Um Flugreisen weniger attraktiv zu machen, erachten es die *Grünen*, die *Jungen Grünen* und die *SP* als wünschenswert, das Schweizer Bahnnetz noch besser an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz anzubinden. Die *BDP* wünscht sich mehr Massnahmen in der Landwirtschaft, da diese einen beträchtlichen Anteil der Emissionen verursacht. Sie spricht sich zudem für eine bessere Koordination zwischen Klima- und Energiepolitik aus, insbesondere zwischen BAFU und BFE. Die *CSPO* würde es begrüessen, wenn mehr Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel getroffen würden, insbesondere in der Landwirtschaft, im Tourismus oder bei der Prävention von Naturgefahren. Die *SVP* ist der Ansicht, dass die Massnahmen der Vorlage nur der hart arbeitenden Bevölkerung das Geld aus der Tasche ziehen würden.

Von den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft fordern fünf Teilnehmende, dass die Massnahmen im Verkehrsbereich verstärkt würden (*SGB*, *Travail.Suisse*, *SMP*, *öbu*, *swisscleantech*). *Travail.Suisse*, *öbu* und *swisscleantech* verlangen insbesondere die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffe. *öbu* und *swisscleantech* schlagen zudem vor, die Einführung eines Mobility-Pricing-Systems zu prüfen. In dieselbe Richtung geht der Vorschlag von *Travail.Suisse*, die Machbarkeit eines Bonus-Malus-Systems für die CO₂-Emissionen, die im Bereich der nicht nachhaltigen Mobilität individuell anfallen, zu prüfen. Vier Verbände sind der Ansicht, dass CO₂-arme oder -neutrale Fahrzeuge und Treibstoffe vermehrt gefördert werden müssen (*Travail.Suisse*, *öbu*, *swisscleantech*, *Schweizer Bauernverband*). Der *Schweizer Bauernverband* erachtet die Aufhebung der Mineralölsteuererleichterung für biogene Treibstoffe bis 2020 als kontraproduktiv. *SGB*, *Travail.Suisse* und *SMP* finden, dass im Luftverkehr Massnahmen zur Verringerung der Emissionen eingeführt werden müssen. *SGB* und *Travail.Suisse* schlagen insbesondere vor, die Ticketpreise zu erhöhen. *Travail.Suisse* äussert ausserdem dem Vorschlag, die Flugtreibstoffe der Mineralölsteuer zu unterstellen. Im Finanzbereich verlangen *öbu* und *swisscleantech* die Einführung von Transparenz sowie von offiziellen Standards für klimaverträgliche Investitionen. Sie sprechen sich zudem dafür aus, dass die Schweiz sich für eine internationale Treibhausgasabgabe einsetzen soll. *öbu* und *swisscleantech* vertreten weiter die Meinung, dass der Bund mit gutem Beispiel vorangehen und die Klimaaspekte in seiner Einkaufspolitik sowie in der Anlagepolitik seiner Pensionskasse überprüfen soll.

Von den Akteuren aus der Energiewirtschaft wünschen sich sechs Teilnehmende eine Weiterentwicklung und eine Vereinfachung der Nutzung von Biogas (*SES, V3E, VSG, EWL, Energie Thun AG, Energie 360° AG*). Vier Teilnehmende fordern die Weiterführung der Mineralölsteuererleichterung für biogene Treibstoffe, da die Nutzung dieser Energieträger einen Schritt auf dem Weg zu einer kohlenstoffarmen Gesellschaft darstelle (*VSG, EWL, Energie Thun AG, Energie 360° AG*). Sie schlagen vor, dass ein Teil der Einnahmen der CO₂-Abgabe für die Finanzierung dieser Fördermassnahmen eingesetzt werden solle. Sieben Teilnehmende sprechen sich für die Umsetzung von Zusatzmassnahmen im Verkehrsbereich aus (z. B. *Energiestadt, Solar Agentur Schweiz*). *Biomasse Suisse* und *SES* schlagen vor, ein Mobility-Pricing-System einzuführen. Die *SIG* findet, dass die Subventionen fossiler Energien aufgehoben werden müssen, da die Fahrzeuge, die nicht auf der Strasse eingesetzt werden, weder der Mineralölsteuer noch einer Umweltsteuer wie der CO₂-Abgabe unterstehen. Gemäss der *Solar Agentur Schweiz* würde es die Nutzung der Solarenergieüberschüsse erlauben, rund 26 Mio. Tonnen CO₂ einzusparen. *Biomasse Suisse, Swissolar* und *SES* sprechen sich zudem dafür aus, dass CO₂-arme oder CO₂-neutrale Treibstoffe und Fahrzeuge vermehrt gefördert würden. *Swissolar* und *SES* schlagen vor, dass die Motion Böhni 14.3837 umgesetzt wird. Diese verlangt, dass Betreiber, Importeure und Hersteller von Fahrzeugen, die mit synthetischen CO₂-neutralen Treibstoffen betankt und in der Schweiz produziert werden, reduzierte CO₂-Emissionswerte im Rahmen der Flottenemissionsregelung angerechnet erhalten. Die *SES* fügt jedoch an, dass diese Massnahme nur für synthetische Treibstoffe zum Tragen kommen sollte, die aus einem Produktionsüberschuss erneuerbarer Energien resultieren, und dass nur die Fahrzeuge, die die Zielwerte einhalten, berücksichtigt werden können. Für den Finanzbereich bestehen vier Teilnehmende auf der Notwendigkeit, die Finanzflüsse in nachhaltigere Bahnen zu lenken, sowie auf der Einführung von Transparenz und offiziellen Standards für klimaverträgliche Investitionen (*Biomasse Suisse, Ökostrom Schweiz, Swissolar, SES*). Punkto Heizung schlagen *InfraWatt* und *VFS*, allenfalls als Ersatz für den Technologiefonds, die Schaffung eines Risikogarantiefonds für den Aufbau von Fernwärmenetzen vor. Weiter sind *Regio Energie Solothurn* und *Energie 360° AG* der Ansicht, dass eine CO₂-Abgabe auf alle fossilen Energieträger eingeführt werden müsse. *SES* und *Swissolar* finden zudem, dass es auch sein müsste, die graue Energie im Zusammenhang mit dem Transport von Gütern und Waren einzubeziehen. *Ökostrom Schweiz* schlägt schliesslich die Einführung einer Lenkungsabgabe auf CO₂-intensiven Strom vor.

Von den Akteuren aus dem Verkehrsbereich vertreten vier Verbände die Meinung, dass ein Mobility-Pricing-System geprüft werden sollte (*VCS, CESAR, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz*). Der Verband *Seilbahnen Schweiz* findet hingegen, dass das in Anbetracht der vielen Pendler in der Schweiz nicht sinnvoll sei. Die Berggebiete würden durch eine solche Massnahme benachteiligt. Vier Teilnehmende meinen weiter, dass die graue Energie im Zusammenhang mit dem Transport von Gütern und Waren in die Vorlage einzubeziehen sei (*VCS, CESAR, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz*). Sie sind zudem der Ansicht, dass die Revision des CO₂-Gesetzes eine gute Gelegenheit wäre, die Motion Böhni 14.3837 zu behandeln. Diese Teilnehmenden fügen jedoch an, dass diese Massnahme nur für synthetische Treibstoffe zum Tragen kommen darf, für deren Herstellung Produktionsüberschüsse erneuerbarer Energien verwendet wurden, und dass nur die Fahrzeuge, die die durchschnittlichen Grenzwerte einhalten, berücksichtigt werden dürfen. Punkto Finanzen finden vier Verbände, dass die Umlenkung der Finanzströme in Richtung Klimaschutz grundlegend sei und dass diese in die Vorlage zu integrieren sei (*VCS, Pro Velo Schweiz, Fussverkehr Schweiz, CESAR*). Sie schlagen vor, auch die Beurteilungsmethoden für Investitionen in den Klimaschutz zu prüfen. Ab 2020 müssen offizielle Standards vorgelegt und für verbindlich erklärt werden, wenn sie nicht bis 2030 angewandt werden. Vier Verbände sind der Meinung, dass die Landwirtschaft mit einer Abkehr von der tierbasierten Intensivbewirtschaftung neu auszurichten sei, hin zu einer pflanzenbasierten Landwirtschaft (*VCS, CESAR, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz*). Sie verlangen, dass Massnahmen zur Emissionsverminderung im Flugverkehr eingeführt werden und schlagen beispielsweise vor, die Flugticketpreise zu erhöhen und die Effizienzstandards anzuheben. Weiter sind diese vier Teilnehmenden der Meinung, dass das Schweizer Bahnnetz noch besser an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz anzubinden sei. Vier Teilnehmende schlagen zudem vor, als neues klimapolitisches Instrument eine Klimaverträglichkeitsprüfung für

Bauvorhaben einzuführen (*VCS, CESAR, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz*). Und schliesslich befürworten diese vier Verbände die Entwicklung eines Systems für den Herkunftsnachweis von Strom.

Von den Umweltschutzorganisationen erachten fast alle Teilnehmenden die Einführung von Regelungen für klimaverträgliche Investitionen als grundlegend (z. B. *Klima-Allianz Schweiz, Pro Natura, PUSCH, BirdLife Schweiz, Fossil-free, Alpen-Initiative*). Sie schlagen vor, dass sich der Bund an der Erarbeitung von Grundlagen für die Beurteilung der «2-Grad-Kompatibilität» von Investitionen beteiligen müsse, um jegliche Investitionen, die dem Klima abträglich sind, zu vermeiden. Die meisten Verbände finden, dass ab 2020 offizielle Standards vorgelegt und für verbindlich erklärt werden müssten, wenn sie nicht bis 2030 angewandt werden (z. B. *WWF Schweiz, oeku, Pro Natura*). Der Verband *Fossil-free* ist der Meinung, dass die Treibhausgasintensität sowie die Risiken im Zusammenhang mit den fossilen Energien in das Anlageportfolio zu integrieren seien. Elf Teilnehmende verlangen die Einführung zusätzlicher stärkerer Lenkungsmaßnahmen im Verkehrsbereich (z. B. *Klima-Allianz Schweiz, Grands-parents pour le climat*). Die meisten Teilnehmenden sprechen sich für ein Mobility Pricing aus. Ausserdem ist eine Mehrheit der Umweltschutzorganisationen der Meinung, dass die CO₂-Abgabe alle Bereiche betreffen müsste (sofern das umsetzbar sei), d. h. auch die industriellen Prozesse, die Lösungsmittel und die Landwirtschaft. Der Verband *KlimaSeniorinnen Schweiz* fügt an, dass eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffe zu prüfen sei, während die *Grands-parents pour le climat* eine CO₂-Abgabe basierend auf dem Fahrzeuggewicht vorschlagen. *Climat Genève* sieht dies ähnlich und schlägt die Festlegung eines Höchstgewichts pro Fahrzeugkategorie vor. Ausserdem würde dieser Verband den öffentlichen Verkehr, die umweltschonende Mobilität und Fahrgemeinschaften fördern. *Myblueplanet* fordert Instrumente zur Förderung des Marktes für alternative Fahrzeuge und der Elektromobilität. Weiter begrüssen zehn Organisationen das Sektorziel für die Landwirtschaft, sind aber der Meinung, dass in diesem Bereich mehr Emissionsverminderungsmaßnahmen umzusetzen seien. Sie schlagen unter anderem vor, die Landwirtschaft neu auszurichten, hin zu einer pflanzenbasierten Landwirtschaft mit lokalen Nährstoffkreisläufen und mit der Abkehr von der tierbasierten Intensivbewirtschaftung. Im Inland seien die Tierbestände um einen Viertel zu reduzieren (z. B. *Klima-Allianz Schweiz*). Ausserdem sind die meisten Teilnehmenden der Ansicht, dass die graue Energie im Zusammenhang mit dem Transport von Gütern und Waren in der Vorlage zu berücksichtigen sei. Zehn Umweltschutzverbände möchten die Entwicklung eines Systems für den Herkunftsnachweis von Strom fördern (z. B. *BirdLife Schweiz, PUSCH*). Zehn Teilnehmende schlagen weiter vor, als neues klimapolitisches Instrument eine Klimaverträglichkeitsprüfung einzuführen. Fast alle Organisationen sind der Ansicht, dass die Revision des CO₂-Gesetzes eine gute Gelegenheit wäre, die Motion Böhni 14.3837 zu behandeln. Diese verlangt, dass Betreiber, Importeure und Hersteller von Fahrzeugen, die mit synthetischen, CO₂-neutralen Treibstoffen betankt werden, reduzierte CO₂-Emissionswerte im Rahmen der Flottenemissionsregelung angerechnet erhalten. Diese Teilnehmenden fügen jedoch an, dass diese Massnahme nur für synthetische Treibstoffe zum Tragen kommen darf, für deren Herstellung Produktionsüberschüsse erneuerbarer Energien verwendet wurden, und dass nur die Fahrzeuge, die die durchschnittlichen Grenzwerte einhalten, berücksichtigt werden dürfen. *WWF Schweiz, Greenpeace Schweiz* und *Klima-Allianz Schweiz* schlagen vor, die Flugticketpreise zu erhöhen und die Effizienzstandards im Luftverkehr anzuheben. Einige Organisationen sind der Meinung, dass das Schweizer Bahnnetz noch besser an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz anzubinden sei. Im Bereich Heizung spricht sich *Climat Genève* dafür aus, dass Entschädigungen für den Ersatz von Heizungen mit fossilen Brennstoffen vorzusehen seien. Der Verband wünscht sich, dass Genügsamkeit belohnt werde, indem etwa Höchsttemperaturen für die Heizungssteuerung an öffentlichen Orten oder in Geschäften festgelegt würden. Die Bundesverwaltung und die Bundesbetriebe müssten mit ihren Plänen zur Emissionsverminderung mit gutem Beispiel vorgehen. Laut *Climat Genève* wäre es etwa sinnvoll, die Möglichkeit einer Emissionsverminderung bei der Post oder in der Armee zu prüfen.

In der Gruppe der sonstigen Organisationen und Verbände wünschen sich 15 Teilnehmende mehr Massnahmen im Verkehrsbereich (z. B. *Clean Fuel Now, Swissaid, myclimate, SVV, SGS*). Elf von ihnen erachten die Prüfung eines Mobility-Pricing-Systems als sinnvoll (z. B. *ACSI, Helvetas Swiss Intercooperation, Stiftung myclimate*). Weitere Teilnehmende sprechen sich für die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffe aus (z. B. *South Pole Group, Akademien der Wissenschaften Schweiz, Business*

Campaigning GmbH). Fünf Teilnehmende wünschten sich, dass die Gleichbehandlung der Bereiche verbessert würde (*HEV, Isolsuisse, suissetec, SVGW, WSL*). Ähnlich schlugen vier Teilnehmende vor, alle fossilen Energiequellen zu besteuern (*Holzindustrie Schweiz, Holzenergie Schweiz, Isolsuisse, suissetec*). *SAB, WBB* sowie der *Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung* sprechen sich jedoch wegen der hohen Anzahl Pendler in der Schweiz gegen ein Mobility Pricing aus; insbesondere die Berggebiete würden durch eine solche Massnahme benachteiligt. 14 Teilnehmende unterstreichen zudem die Wichtigkeit, CO₂-arme oder CO₂-neutrale Fahrzeuge und Treibstoffe zu fördern (z. B. *Business Campaigning GmbH, SKF, SKS, SVGW*). Vier Verbände sprechen sich für die Umsetzung der Motion Böhni 14.3837 (mit einigen Anpassungen) aus (*Clean Fuel Now, Swissaid, Fastenopfer, Alliance Sud*). *CNCI* und *FRC* betonen, dass die Mineralölsteuererleichterung für biogene Treibstoffe unbedingt zu verlängern sei. 15 Teilnehmende vertreten die Meinung, dass die Finanzströme in Richtung Nachhaltigkeit umzulenken und offizielle Standards für verbindlich zu erklären seien (z. B. *Swissaid, SKS, UFS, South Pole Group, SIA, Business Campaigning GmbH*). Sechs Teilnehmende finden, dass Wälder und verbautes Holz als Kohlenstoffsinken bei den Emissionsverminderungsmassnahmen einbezogen werden sollten (*AWV, Wald Schweiz, Holzbau Schweiz, SHH, Thomas Eiche GmbH, Lignum*). *Ökozentrum, Swiss Beef* und *Stiftung Trigon* verlangen dasselbe für die Böden. *Bio Suisse, UFS* und *FRC* vertreten die Ansicht, dass die Massnahmen für die Landwirtschaft nicht in ein separates Massnahmenpaket gehören, während *Swiss Beef* sich hingegen dafür ausspricht. *Bio Suisse* findet, dass die Produktion und der Verzehr tierischer Erzeugnisse einzuschränken seien; diese Ansicht lehnt *Swiss Beef* ab. Sechs Verbände verlangen als neues klimapolitisches Instrument die Einführung einer Klimaverträglichkeitsprüfung im Baubereich (*Helvetas Swiss Intercooperation, ACSI, Swissaid, myclimate, SKF, SKS*). *South Pole Group* und *Business Campaigning GmbH* sprechen sich dafür aus, dass die Schweiz sich für eine internationale Treibhausabgabe einsetzen soll. Bei den Finanzinvestitionen lehnt der *ASIP* Anreizmassnahmen ab und befürwortet hingegen Förder- und Sensibilisierungsmassnahmen, um die CO₂-Emissionen in diesem Bereich zu reduzieren. Die *Akademien der Wissenschaften Schweiz* und der *SIA* wünschen sich, dass die räumliche Energienutzungsplanung ins Raumplanungsgesetz aufgenommen werde. Für *Bio Suisse* müsste sich das Verbraucherverhalten durch die Ausbildung in den Schulen und die Information der Öffentlichkeit verändern. Die *Akademien der Wissenschaften Schweiz* finden eine Förderung von Verhaltensweisen mit einem sparsamen Energieverbrauch sehr wichtig, da der Energiebedarf mit dem exponentiellen Wachstum von Wirtschaft und Demografie nicht Schritt halten könne. Die Massnahmen in der Landwirtschaft sollten nach der *FRC* nicht in ein anderes Massnahmenpaket integriert werden. Die *AG Berggebiet c/o Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung* vertritt die Meinung, dass in den Bereichen Landwirtschaft, Tourismus, Naturgefahrenprävention und Wasserwirtschaft die Anpassungsmassnahmen verstärkt werden müssten. Die *IG DHS* und der *VSZ* finden, dass alle Treibhausgasemittenten, darunter die Landwirtschaft und der Verkehrsbereich, den gleichen Emissionsverminderungsmassnahmen zu unterstellen seien.

In der Gruppe der Unternehmen und privaten Personen wünschen elf Teilnehmende, dass CO₂-arme oder CO₂-neutrale Treibstoffe und Fahrzeuge vermehrt gefordert werden (z. B. *Energie Seeland AG, ETHZ, Verband Aargauischer Stromversorger*). Da keine CO₂-Abgabe auf Treibstoffe erhoben wird, sprechen sich einige Teilnehmende dafür aus, synthetische und biogene Treibstoffe zu fördern, insbesondere durch Steuererleichterungen (z. B. *Gaznat SA, Technische Betriebe Uzwil, Werke am Zürichsee AG*). Ebenfalls in diese Richtung geht der *Flughafen Genf*, der die Einführung von Anreizmassnahmen für die Nutzung von biogenen Treibstoffen befürwortet, auch im Luftverkehr. Vier Unternehmen schlagen eine Teilzweckbindung der Einnahmen der CO₂-Abgabe für die Förderung nicht-fossiler Treibstoffe vor (*IBB Energie AG, Energie Seeland AG, SWL Energie AG, Verband Aargauischer Stromversorger*). *Flughafen Genf, ETHZ, Lonza AG* und eine Privatperson wünschen sich mehr Massnahmen im Verkehrsbereich. Die *ETHZ* betont, dass in diesem Bereich für die Zukunft ein höheres Potenzial für technologische Entwicklungen bestehe als im Gebäudesektor. Vier Teilnehmende sprechen sich für mehr Massnahmen aus, um die Emissionen aus Treibstoffen zu reduzieren (*ETHZ, Coop, Migros, Bell AG*). Zehn Teilnehmende finden, dass die Verwertungspflicht für organische Abfälle zu verschärfen sei (z. B. *Energie Zürichsee Linth AG, Erdgas Innerschwyz AG*). Die *ETHZ* und eine Privatperson vertreten

die Ansicht, dass Emissionsverminderungsmassnahmen im Luftverkehr eingeführt werden sollten. *Rudolf Schmid AG* und eine Privatperson würden es begrüßen, wenn Heizungen, die eine Emissionsverminderung zulassen – wie WKK-Anlagen oder Systeme mit mehreren Energiequellen –, zu fördern seien. Die *ETHZ* findet eine Förderung von energieverbrauchsarmen Verhaltensweisen sehr wichtig, da der Energiebedarf mit dem exponentiellen Wachstum von Wirtschaft und Demografie nicht Schritt halten könne. Die *ETHL* betont weiter, dass der Übergang zu einer tatsächlich nachhaltigen Wirtschaft insbesondere über einen Paradigmenwechsel in unseren sozioökonomischen Modellen zu erfolgen habe. Die Hochschule denkt, dass der Staat – wenn er schon keinen Strukturwandel durchsetzen kann – zumindest die effektiv nachhaltigen Projekte unterstützen sollte, indem er ein Umfeld bereitstellt, das zur Entwicklung und zur Vervielfachung solcher Projekte beiträgt.

A1 Abkürzungsverzeichnis

ACSI	Associazione consumatrici e consumatori della Svizzera italiana
act	Cleantech Agentur Schweiz
AEE	Dachorganisation für Erneuerbare Energien und Energieeffizienz
AG	Kanton Aargau
AGVS	Auto Gewerbe Verband Schweiz
AI	Kanton Appenzell Innerhoden
AR	Kanton Appenzell Ausserrhoden
ASIP	Schweizerischer Pensionskassenverband
AWV	Aargauischer Waldwirtschaftsverband
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BDP	Bürgerlich Demokratische Partei
BE	Kanton Bern
BFE	Bundesamt für Energie
BL	Kanton Basel-Landschaft
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz
BS	Kanton Basel-Stadt
CCIG	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
CESAR	Coalition Environnement et Santé pour un transport Aérien Responsable
CNCI	Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie
CORSIA	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation
CSPO	Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei
DOJ	Dachverband Offene Kinder- und Jugendarbeit Schweiz
DSV	Dachverband Schweizer Verteilnetzbetreiber
EHS	Emissionshandelssystem
Empa	Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt
EnDK	Konferenz kantonaler Energiedirektoren
ETHL	Eidgenössische Technische Hochschule Lausanne
ETHZ	Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
EU	Europäische Union
EV	Erdöl-Vereinigung
EWL	Energie Wasser Luzern
FDP	Freisinnig-Demokratische Partei

FER	Fédération des entreprises romandes
FR	Kanton Freiburg
FRC	Fédération romande des consommateurs
FRS	strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs
FWS	Fachvereinigung Wärmepumpen Schweiz
GE	Republik und Kanton Genf
GL	Kanton Glarus
GLP	Grünliberale Partei
GR	Kanton Graubünden
GSGI	Gruppe der Schweizerischen Gebäudetechnik-Industrie
HECH	Verband historischer Eisenbahnen
HEV	Hauseigentümerverband Schweiz
HKBB	Handelskammer beider Basel
ICAO	Internationale Zivilluftfahrt-Organisation
IG DHS	Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz
IGEB	Interessengemeinschaft Energieintensive Branchen
IKLIS	Initiative gegen den Klima-Schwindel
IWB	Industrielle Werke Basel
JU	Kanton Jura
KELS	Klima- und Energielenkungssystem
KFN	Kalkfabrik Nestal AG
KliK	Stiftung Klimaschutz und CO ₂ -Kompensation
LU	Kanton Luzern
NE	Kanton Neuenburg
NIPCC	Nongovernmental International Panel on Climate Change
NW	Kanton Nidwalden
OW	Kanton Obwalden
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SBS	Seilbahnen Schweiz
SES	Schweizerische Energie-Stiftung
SFPI	Swiss FarmerPower Inwil
SG	Kanton Sankt Gallen
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
SGS	Schweizerische Greina-Stiftung
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband

SH	Kanton Schaffhausen
SIA	Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
SIAA	Swiss International Airport Association
SIG	Services Industriels de Genève
SKF	Schweizerischer Katholischer Frauenbund
SKS	Stiftung für Konsumentenschutz
SMP	Swissmilk – Schweizer Milchproduzenten
SMV	Schweizerischer Mieter- und Mieterinnenverband
SO	Kanton Solothurn
SP	Sozialdemokratische Partei
SSH	Verein Senke Schweizer Holz
SVBK	Verband der Bürgergemeinden und Korporationen
SVG	Schweizerische Vereinigung für Geothermie
SVGW	Schweizerischer Verein des Gas- und Wasserfachs
SVP	Schweizerische Volkspartei
SVV	Schweizerischer Versicherungsverband
SZ	Kanton Schwyz
TCS	Touring Club Schweiz
TG	Kanton Thurgau
TI	Kanton Tessin
UFS	Umweltfreisinnige St. Gallen
UIGEM	Groupement des grands consommateurs romands
UR	Kanton Uri
USPI	Union suisse des professionnels de l'immobilier
V3E	Verband Effiziente Energie Erzeugung
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VD	Kanton Waadt
VFS	Verband Fernwärme Schweiz
VMI	Vereinigung der Schweizerischen Milchindustrie
VS	Kanton Wallis
VSE	Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen
VSG	Verband der Schweizerischen Gasindustrie
VSGP	Verband Schweizer Gemüseproduzenten
VSLF	Verband der Schweizerischen Lack- und Farbenindustrie
VSZ	Swissbrick – Verband Schweizerische Ziegelindustrie
WBB	Walliser Bergbahnen

WKK	Wärme-Kraft-Kopplung
WSL	Eidgenössische Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft
ZG	Kanton Zug
ZH	Kanton Zürich

A2 Liste der Teilnehmenden

Kantone und Gemeinden (31)

Kanton Appenzell Ausserrhoden

Kanton Appenzell Innerrhoden

Kanton Aargau

Kanton Uri

Kanton Basel-Landschaft

Kanton Basel-Stadt

Kanton Bern

Kanton Freiburg

Kanton Glarus

Kanton Luzern

Kanton Neuenburg

Kanton Nidwalden

Kanton Sankt Gallen

Kanton Schaffhausen

Kanton Schwyz

Kanton Solothurn

Kanton Thurgau

Kanton Waadt

Kanton Zug

Kanton Zürich

Kanton Graubünden

Kanton Jura

Kanton Tessin

Kanton Wallis

Kanton Obwalden

Gemeinde Aeugst am Albis

Gemeinde Flühli Sörenberg

Republik und Kanton Genf

Stadt Lausanne

Stadt Solothurn

Stadt Zürich

Konferenzen, Kommissionen, Gemeindeverbände (5)

Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK)

Konferenz kantonaler Energiedirektoren (EnDK)

Regierungskonferenz der Gebirgskantone

Schweizerischer Gemeindeverband

Schweizerischer Städteverband

Politische Parteien (10)

Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis (CSPO)

Jungfreisinnige

Die Jungen Grünen

Die Grünen

Bürgerlich Demokratische Partei (BDP)

Christlichdemokratische Volkspartei (CVP)

Freisinnig-Demokratische Partei (FDP)

Sozialdemokratische Partei (SP)

Grünliberale Partei (GLP)

Schweizerische Volkspartei (SVP)

Dachverbände der Wirtschaft (16)

Centre Patronal

bauenschweiz – Dachorganisation der Schweizerischen Bauwirtschaft

economiesuisse – Verband der Schweizer Unternehmen

GastroSuisse

Groupement des grands consommateurs (UIGEM)

hotelleriesuisse

öbu Verband für nachhaltiges Wirtschaften

SBV Schweizerischer Baumeisterverband

swisscleantech

Swissmem

Swissmilk – Schweizer Milchproduzenten (SMP)

Travail.Suisse

Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)

Schweizer Bauernverband (SBV)

Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB)

USPI Suisse – Union suisse des professionnels de l'immobilier

Energiewirtschaft und energiepolitische Organisationen (35)

Cleantech Agentur Schweiz (act)

Solar Agentur Schweiz

Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen (VSE)

Dachorganisation für Erneuerbare Energien und Energieeffizienz (AEE)

Dachverband Schweizer Verteilnetzbetreiber (DSV)

Verband der Schweizerischen Gasindustrie (VSG)

Verband Fernwärme Schweiz (VFS)

Schweizerische Vereinigung für Geothermie (SVG)

Schweizerischer Fachverband für Wärmekraftkopplung

Biofuels Schweiz – Verband der Schweizerischen Biotreibstoffindustrie

Biomasse Suisse

Energiestadt

Energie 360° AG

Energie Thun AG

Energie Wasser Bern

Energie Wasser Luzern (EWL)

Schweizerische Energie-Stiftung (SES)

Energieforum Schweiz

Gasverbund Mittelland AG

Groupe E

Interessengemeinschaft Energieintensive Branchen (IGEB)

Fachvereinigung Wärmepumpen Schweiz (FWS)

Industrielle Werke Basel (IWB)

InfraWatt

Ökostrom Schweiz

Regio Energie Solothurn

regioGrid

Services Industriels de Genève (SIG)

Swiss Electricity

Swisselectric

Swissoil

Swissolar – Schweizerischer Fachverband für Sonnenenergie

Swisspower Netzwerk AG

Erdöl-Vereinigung (EV)

Verband Effiziente Energie Erzeugung (V3E)

Organisationen des privaten und öffentlichen Verkehrs (13)

Aerosuisse – Dachverband der schweizerischen Luftfahrt

Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)

auto-schweiz

Schweizerische Bundesbahnen (SBB)

Coalition Environnement et Santé transport aérien (CESAR)

Fussverkehr Schweiz

Pro Velo Schweiz

Seilbahnen Schweiz (SBS)

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)

Swiss International Airport Association (SIAA)

Touring Club Schweiz (TCS)

Verband historischer Eisenbahnen (HECH)

Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Umweltschutzorganisationen (13)

KlimaSeniorinnen Schweiz

Klima-Allianz Schweiz

BirdLife Schweiz

Climat Genève

Fossil-free

Grands-parents pour le climat

Greenpeace Suisse

Alpen-Initiative

Myblueplanet

oeku Kirche und Umwelt

Pro Natura

PUSCH – Stiftung Praktischer Umweltschutz

WWF Schweiz

Sonstige Organisationen und Verbände (73)

Aargauischer Waldwirtschaftsverband (AWV)

Akademien der Wissenschaften Schweiz

Fastenopfer

Alliance Sud

Aqua Nostra Schweiz

Vereinigung der Schweizerischen Milchindustrie (VMI)
Dachverband Offene Kinder- und Jugendarbeit Schweiz (DOJ)
Schweizerischer Versicherungsverband (SVV)
Schweizerischer Pensionskassenverband (ASIP)
Schweizerischer Mieter- und Mieterinnenverband (SMV)
Hauseigentümerverband Schweiz (HEV)
Associazione consumatrici e consumatori della Svizzera (ACSI)
Bio Suisse
cemsuisse – Verband der Schweizerischen Cementindustrie
Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG)
Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie (CNCI)
Clean Fuel Now
Bildungscoalition NGO
Handel Schweiz
Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz (IG DHS)
Entwicklung Schweiz
ECO SWISS
Empa – Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt
Holzenergie Schweiz
Energy Center, ETHL
Fédération des entreprises romandes (FER)
Fédération romande des consommateurs (FRC)
Fédération Romande Immobilière (FRI)
Verband der Bürgergemeinden und Korporationen (SVBK)
First Climate Group
Stiftung für Konsumentenschutz (SKS)
Schweizerische Greina-Stiftung (SGS)
Wald Schweiz
Forum PME
Fromarte – Schweizer Käsespezialisten
Gruppe der Schweizerischen Gebäudetechnik-Industrie (GSGI)
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)
Helvetas Swiss Intercooperation
Holzbau Schweiz
Hotelleriesuisse Graubünden
Holzindustrie Schweiz

Initiative gegen den Klima-Schwindel (IKLIS)
Paul Scherrer Institut
Isolsuisse – Verband Schweizerischer Isolierfirmen
JardinSuisse – Unternehmensverband Gärtner Schweiz
KliK– Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation
Lignum – Holzwirtschaft Schweiz
Schweizerischer Katholischer Frauenbund (SKF)
myclimate
Nongovernmental International Panel on Climate Change (NIPCC)
Ökozentrum
Parahotellerie Schweiz
Prométerre
Verein Senke Schweizer Holz (SSH)
Walliser Bergbahnen (WBB) c/o APROA AG
Netzwerk Kinderrechte Schweiz
Scienceindustries
Schweizerischer Verein des Gas- und Wasserfachs (SVGW)
Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein (SIA)
Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung
South Pole Group
Stiftung Trigon
susetec – Schweizerisch-Liechtensteinischer Gebäudetechnikverband
Swiss Beef
Swiss Engineering
Swiss Sustainable Finance (SSF)
Swiss Textiles
Swissaid – Schweizerische Stiftung für Entwicklungszusammenarbeit
Swissbrick – Verband Schweizerische Ziegelindustrie (VSZ)
Umweltfreisinnige St. Gallen (UFS)
Verband Schweizer Gemüseproduzenten (VSGP)
Verband der Schweizerischen Lack- und Farbenindustrie (VSLF)
WSL – Eidgenössische Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft

Unternehmen und private Personen (60)

AG Ziegelwerke Muri
AGZ Ziegeleien AG
BASF Schweiz AG

Bell AG
Business campaigning GmbH
Handelskammer beider Basel (HKBB)
Clariant Produkte AG
Coop
Dottikon Exclusive Synthesis AG
Emmi Schweiz AG
EMS-Chemie AG
Energie Seeland AG
Energie Zürichsee Linth AG
Energy Center ETHZ
Erdgas Innerschwyz AG
Espace Real Estate AG
Faktor-Plus KI GmbH
Fenaco Genossenschaft
Flughafen Zürich AG
Flumroc AG
Gaznat SA
General Electric (Switzerland) GmbH
Flughafen Genf
Hergiswiler Glas AG
Hermes Investment Management
IB Langenthal AG
IBAAarau AG
IBB Energie AG
IBK Industrielle Betriebe Kloten AG
Kalkfabrik Netstal AG (KFN)
Keller AG Ziegeleien
Kimberly-Clark GmbH
Lonza AG
Metall Service Menziken AG
Metoxit AG
Migros
MR-int – Michel de Rougemont Enterprise Consulting
Privatpersonen (5)
Rudolf Schmid AG

Saphirwerk AG
StWZ Energie AG
Swiss FarmerPower Inwil (SFPI)
Swiss International Air Lines Ltd.
Swiss Krono AG
Swiss Steel AG
SWL Energie AG
Syngenta Crop Protection AG
Technische Betriebe Uzwil
Thomas Eiche GmbH
Valorec Services AG
Verband Aargauischer Stromversorger
Werke am Zürichsee AG
Wynagas AG
Ziegeleien Freiburg & Lausanne AG
Ziegelwerke Roggwil AG
ZZ Wancor AG

Total Teilnehmende: 256