

Staatskanzlei, Regierungskanzlei, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Departement  
für Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation (UVEK)  
Bundesamt für Umwelt (BAFU)  
3003 Bern

Frauenfeld, 30. April 2024  
328

## Klimaschutz-Verordnung

### Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Entwurf der Klimaschutz-Verordnung (KIV).

#### 1. Allgemeine Bemerkungen

Im Grundsatz unterstützen wir die Vorlage und nehmen im Folgenden zunächst Stellung zu einigen übergeordneten Punkten des Bundesgesetzes über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (KIG), die unseres Erachtens in der aktuell vorliegenden Vernehmlassungsvorlage noch nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Des Weiteren reichen wir Bemerkungen und Anträge bezüglich einzelner Aspekte der Vorlage zur Klimaschutzverordnung ein.

#### 2. Bemerkungen zu übergeordneten Punkten des KIG

##### Art. 3 KIG: Negativemissionstechnologien (NET)

Die Priorisierung der Verminderung der Emissionen (vor Entnahme und Speicherung) wird explizit begrüsst. Dennoch bleibt das Netto-Null-Ziel bis 2050 ohne NET unerreichbar. Der Aufbau einer robusten und skalierbaren NET-Infrastruktur stellt deshalb eine grosse Herausforderung der nächsten Jahrzehnte dar. Gemäss Art. 3 Abs. 5 KIG sorgen der Bund und die Kantone dafür, dass bis spätestens 2050 in der Schweiz und im Ausland Kohlenstoffspeicher im notwendigen Umfang für die Erreichung des Netto-Null-Ziels zur Verfügung stehen. Im erläuternden Bericht (S. 4) wird präzisiert, dass für den Zeitraum nach 2040 die Anwendung von NET relevant sein wird. Somit müssten innerhalb der nächsten 15 Jahre entsprechende Anlagen betriebsbereit sein. Die Verordnung nennt diesbezüglich keine Ausführungsbestimmung. Zudem werden die Bereiche Verminderung und NET teilweise nicht ausreichend voneinander abgegrenzt:

2/13

- Massnahmen zur Emissionsverminderung und NET werden immer kombiniert genannt. Die Anforderungen an und die Voraussetzungen für die Umsetzung von Massnahmen zur Emissionsverminderung und für den Aufbau einer NET-Infrastruktur, die zusätzlich zur CO<sub>2</sub>-Entnahme auch den Transport und die Speicherung des CO<sub>2</sub> beinhaltet, unterscheiden sich häufig jedoch deutlich. Damit NET gezielt gefördert werden können, sollten Massnahmen zur Emissionsverminderung und Massnahmen zur Förderung von NET konsequent getrennt werden. Dies würde auch die Lesbarkeit der KIV verbessern.
- Die Förderung von NET bei Unternehmen und Branchen, die bereits heute kaum mehr Emissionen oder biogene CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen (insb. BECCS), wird nicht explizit genannt. Es ist daher unklar, ob solche Unternehmen und Branchen gemäss KIV förderberechtigt sind.
- Die explizite Nennung, dass (Pilot-)Projekte im Bereich des CO<sub>2</sub>-Transports unter der KIV gefördert werden können, fehlt. Dabei ist der Aufbau einer CO<sub>2</sub>-Infrastruktur zentral. Da derzeit keine geeignete Transportinfrastruktur für grosse Mengen an CO<sub>2</sub> vorhanden ist, müssen Unternehmen heute den CO<sub>2</sub>-Transport selbst organisieren. Neben der Finanzierung und dem Aufbau einer CO<sub>2</sub>-Infrastruktur ab 2030 ist es deshalb von zentraler Bedeutung, die Finanzierung vor 2030 für Pilotprojekte zeitnah zu klären, um «First Mover» zu unterstützen.
- Wir erwarten vom Bund über die finanzielle Unterstützung hinaus eine proaktivere Koordinationsrolle, um Speicherpotenziale im Inland zu identifizieren und die Transportinfrastruktur aufzubauen. Dabei sind auch die biologischen Negative-missionen (Wälder, Böden etc.) zu beachten. Bei der Ausarbeitung konkreter Lösungen begrüssen wir einen Einbezug der Kantone.

#### **Anträge:**

- Der Bereich NET muss textlich klar von der Emissionsverminderung getrennt werden.
- Die NET-Förderung muss eindeutig deklariert und ein Teil der Fördermittel muss explizit für NET ausgewiesen werden.
- Die Finanzierung und der Aufbau einer CO<sub>2</sub>-Transportinfrastruktur müssen sowohl für die Zeit vor als auch nach 2030 betrachtet werden.
- Der Bund muss eine proaktivere Koordinationsrolle im Bereich NET übernehmen.
- Die Kantone sollen bei der Ausarbeitung konkreter Lösungen einbezogen werden.



3/13

#### **Art. 4 KIG: Richtwerte für einzelne Sektoren**

Gemäss Art. 4 Abs. 2 KIG kann der Bundesrat Richtwerte für weitere Sektoren festlegen, was insbesondere für die Sektoren Landwirtschaft und Abfallwirtschaft sinnvoll wäre.

Zudem wäre es sinnvoll, im Zusammenhang mit der Landwirtschaft als ganzheitlichen Ansatz auch die Ernährungswirtschaft miteinzubeziehen.

#### **Anträge:**

- Zielwerte für die Sektoren Landwirtschaft und Abfallwirtschaft sind zu definieren. Für den Bereich Landwirtschaft sollten sich die Richtwerte an den Vorgaben der "Klimastrategie Landwirtschaft und Ernährung 2050" orientieren.
- Die Landwirtschaft soll um den Begriff Ernährungswirtschaft erweitert werden: Land- und Ernährungswirtschaft.

Kritisch erscheint in diesem Zusammenhang auch der Satz auf S. 5 des Erläuternden Berichts: "Beispielsweise werden dem Sektor Industrie keine negativen Emissionen angerechnet, wenn biogenes CO<sub>2</sub>, welches bei der Verbrennung von Biomasse in Kehrichtverbrennungsanlagen (KVA) entsteht, an der Quelle entnommen und an geeigneter Stelle langfristig gespeichert wird." Es erscheint z.B. sinnvoll, dass gerade Kehrichtverbrennungsanlagen (KVA) nur im Sommerhalbjahr vollumfänglich CO<sub>2</sub> abscheiden, dafür im Winter wärmegeführt betrieben werden und auf eine Abscheidung verzichten, um Winterstrom einzusparen. Die Jahres-CO<sub>2</sub>-Bilanz der KVA könnte so rechnerisch ausgeglichen, also Netto-Null sein (wobei sie – im Detail betrachtet – im Sommer negativ und im Winter positiv wäre). Ausser im Falle einer Winterstrommangellage könnte die Abscheideanlage bei KVA ganzjährig laufen und so NET (durch den BECCS-Anteil der Abscheidung) generieren.

#### **Art. 5 KIG: Fahrpläne für Unternehmen und Branchen**

Gemäss Art. 5 Abs. 1 des KIG müssen "alle Unternehmen [...] bis spätestens im Jahr 2050 Netto-Null-Emissionen aufweisen". Die Konsequenzen im Falle einer Verfehlung dieses Ziels sollten geklärt werden, jedoch geht die KIV auf diesen Punkt nicht ein.

**Antrag:** Die Konsequenzen für Unternehmen im Falle einer Verfehlung des Netto-Null-Ziels bis 2050 müssen in den Ausführungsbestimmungen präzisiert werden.

### **Art. 6 KIG: Finanzierung Klimaschutzaktivitäten der Kläranlagen**

Der Bereich Abwasserbehandlung wird in der KIV nicht geregelt. Dabei ist insbesondere ungeklärt, wie die Klimaschutzaktivitäten der Kläranlagen finanziert werden sollen.

**Antrag:** Für die Klimaschutzmassnahmen der Kläranlagen muss eine Finanzierungsmöglichkeit geschaffen werden.

### **Art. 10 KIG: Vorbildfunktion von Bund und Kantonen**

Gemäss Art. 10 Abs. 2 des KIG muss die zentrale Bundesverwaltung bis zum Jahr 2040 mindestens Netto-Null-Emissionen aufweisen. Dabei werden neben den direkten und indirekten Emissionen auch die Emissionen berücksichtigt, die vor- und nachgelagert durch Dritte verursacht werden. Analog zu den Unternehmen und Branchen in Art. 5 sollten auch hier Konsequenzen im Falle einer Verfehlung dieses Ziels geklärt werden.

Gemäss Art. 10 Abs. 4 des KIG sollen auch die Kantone für ihre zentralen Verwaltungen und die bundesnahen Betriebe anstreben, ab 2040 mindestens Netto-Null-Emissionen aufzuweisen. Wir begrüssen ein Belohnungssystem für Kantone, die dieses angestrebte Ziel fristgerecht erreichen, damit der Notwendigkeit zu handeln und zu gestalten mit einem finanziellen Anreiz mehr Gewicht gegeben wird.

#### **Anträge:**

- Die Konsequenzen für die zentrale Bundesverwaltung im Falle einer Verfehlung des Netto-Null-Ziels bis 2040 müssen in den Ausführungsbestimmungen präzisiert werden.
- Ein Belohnungssystem für Kantone, die das angestrebte Netto-Null-Ziel bis 2040 erreichen, soll eingeführt werden.

### **Art. 11 KIG: Umsetzung der Ziele**

Das KIG sieht vor, dass der Bundesrat der Bundesversammlung rechtzeitig Anträge zur Umsetzung der Ziele gemäss Art. 11 Abs. 1 KIG unterbreitet. Grundsätzlich sollen diese Anträge im CO<sub>2</sub>-Gesetz (Art. 11 Abs. 2 KIG) für drei Perioden erfolgen: 2025–2030, 2031–2040 und 2041–2050. Die Absichten des Bundesrates für die Periode 2025–2030 sind jedoch noch nicht klar genug. Das CO<sub>2</sub>-Gesetz reicht im Hinblick auf die Ziele des KIG bei weitem nicht aus und es wird nicht klar, welche Mechanismen greifen, wenn die (Zwischen-)Ziele der Sektoren verfehlt werden. Insbesondere im Mobilitätssektor werden weitere Anpassungen erforderlich sein.



5/13

**Antrag:** Im Hinblick auf die Ziele des KIG müssen im CO<sub>2</sub>-Gesetz und der CO<sub>2</sub>-Verordnung die bestehenden Instrumente, insbesondere im Bereich Mobilität, gestärkt und neue Instrumente geschaffen werden. Anpassungen anderer Erlasse müssen in Betracht gezogen werden.

### **3. Bemerkungen zu einzelnen Artikeln der KIV**

#### **Art. 3 KIV**

Die Bilanzierung der Treibhausgasemissionen zur Überprüfung der Zielerreichung muss auch nach 2030 den bestehenden, international festgelegten Vorgaben folgen. Zudem ist nicht klar, welche Empfehlungen des BAFU zur Berechnung von Treibhausgasemissionen nach Art. 3 Abs. 2 rechtlich verbindlich sind und wie diese den Kantonen und anderen betroffenen Akteuren mitgeteilt werden.

#### **Anträge:**

- Die bestehenden, international festgelegten Vorgaben müssen in Art. 3 Abs. 2 explizit erwähnt werden: "Die Treibhausgasemissionen sind nach den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen und international festgelegten Vorgaben zu berechnen."
- Die Dokumente, welche die Empfehlungen des BAFU beinhalten, müssen möglichst rasch und in Zusammenarbeit mit den Kantonen, z.B. durch die BPUK vertreten, erstellt werden. Diese Dokumente sollten klar als solche identifiziert sein, regelmässig aktualisiert und den Kantonen mitgeteilt werden.

#### **Art. 4 KIV**

Die gesamte Klimawirkung der Flugemissionen übersteigt die Wirkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Flugtreibstoffe deutlich. Deshalb ist es wichtig, auch weitere klimawirksame Emissionen aus dem Luftverkehr zu berücksichtigen.

Bemerkung: Wir begrüßen ausdrücklich die Meldung und Berechnung der weiteren klimawirksamen Emissionen aus dem Luftverkehr.

#### **Art. 5 KIV**

Der Zusammenhang zwischen den Fahrplänen gemäss Art. 5 KIV und den Zielvereinbarungen im Energie- und Klimabereich (u.a. für die CO<sub>2</sub>-Abgabebefreiung) scheint nicht geregelt. Es ist unklar, wie Fahrpläne und Zielvereinbarungen ineinandergreifen und welche Elemente für welches Instrument oder für beide Instrumente erforderlich sind.

6/13

**Antrag:** Die Abgrenzung von Zielvereinbarungen und Fahrplänen muss klar definiert und Redundanzen vermieden werden. Es ist zu prüfen, ob die beiden Instrumente über dieselbe Plattform abgewickelt werden können.

Bemerkung: Des Weiteren ist zu beachten, dass die Ausarbeitung eines solchen Fahrplans für die Unternehmen mit einem hohen administrativen und finanziellen Aufwand verbunden ist. Es ist davon auszugehen, dass vor allem grössere Unternehmen über die dafür notwendigen Ressourcen verfügen.

#### **Art. 5 Bst. c KIV**

Hier wird explizit nur von "technischen Lösungen" gesprochen. Auch nicht-technische Lösungen (z.B. strategische oder verhaltensorientierte) sollten erwähnt werden.

**Antrag:** Art. 5 lit. c ist dahingehend anzupassen: "technische und nicht-technische (z.B. strategische oder verhaltensorientierte) Lösungen".

#### **Art. 5 Bst. f KIV**

Im erläuternden Bericht (S. 14) wird zu Art. 8 Abs. 1 KIV spezifiziert, dass nur (nationale und internationale) Bescheinigungen nach CO<sub>2</sub>-Gesetz gültig sind. Unklar ist, ob dies auch für den Aufbau unternehmenseigener NET-Kapazitäten gemäss Art. 5 lit. f gilt.

Bemerkung: Es ist sicherzustellen, dass die Anforderungen an den Aufbau eigener NET-Kapazitäten den Anforderungen an die Beschaffung von Bescheinigungen für die Anwendung von NET gleichgestellt werden.

#### **Art. 6 KIV**

Die Branchenfahrpläne sind von öffentlichem Interesse. Im Gegensatz zur Veröffentlichung der Unternehmensfahrpläne führt die Veröffentlichung der Branchenfahrpläne zu keiner Wettbewerbsverzerrung.

**Antrag:** Art. 6 ist um einen Abs. 3 zu ergänzen: "Der Bund veröffentlicht die Branchenfahrpläne."

#### **Art. 8 Abs. 1 KIV**

Als Anforderung an die Fahrpläne wird festgelegt, dass nur Bescheinigungen für NET, nicht aber Bescheinigungen für Emissionsverminderungen zur Anrechnung an das Verminderungsziel möglich sind.

Bemerkung: Wir begrüssen es, dass Bescheinigungen nur als Massnahme im Sinne der Fahrpläne zählen, wenn sie für die Anwendung von NET ausgestellt werden. Nur so



7/13

wird sichergestellt, dass die erforderlichen Verminderungen bis 2050 auch tatsächlich erzielt werden.

#### **Art. 9 KIV**

Bemerkung: Diese Bestimmung sieht vor, dass ein Register potenzieller Beraterinnen und Berater erstellt wird. Die Konditionen einer Zusammenarbeit für die Unternehmen bleiben jedoch offen.

#### **Art. 10 KIV**

Auf S. 8 des erläuternden Berichts werden förderungswürdige Massnahmen präzisiert: "Förderwürdig sind Massnahmen, bei welchen der Gesuchsteller nachweisen kann, dass Doppelförderungen und Mitnahmeeffekte ausgeschlossen sind." Es stellen sich die Fragen, ob die Kantone ergänzend zum Bund solche Massnahmen fördern können, ob "Förderung" eine breitere Definition im Sinne von "Finanzhilfen" des Subventionsgesetzes und somit auch die Anrechnung von Massnahmen der Fahrpläne im Rahmen von Qualified Refundable Tax Credit (QRTC) miteinschliesst, und wie der Bund Mitnahmeeffekte ausschliesst.

Gemäss erläuterndem Bericht (S. 16) sind gestützt auf Art. 6 Abs. 4 KIG ausserdem Massnahmen zur Erfüllung einer Branchenvereinbarung, wie diejenige des UVEK mit dem VBSA (Reduktion der fossilen CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Abfallverbrennung und Umsetzung von Technologien zur Abscheidung, Speicherung und Nutzung von CO<sub>2</sub> in Schweizer Kehrrechtverwertungsanlagen) von der Förderung gemäss KIV ausgeschlossen. Analog zu Unternehmen im Emissionshandelssystem (EHS) und Unternehmen mit Verminderungsverpflichtung soll es auch für Unternehmen, die einer Branchenvereinbarung unterliegen, möglich sein, in bestimmten Fällen Finanzhilfen zu erhalten.

In Abs. 3 steht, dass keine Finanzhilfen für Massnahmen, die nur einen geringen Beitrag zur Erreichung der Netto-Null-Emissionen leisten, ausgerichtet werden. Hier stellen sich uns folgende zwei Fragen: Weshalb sollen nicht auch kleine Beiträge gefördert werden? Was bedeutet geringer Beitrag (Richtwerte)? Aus unserer Sicht sollten auch Massnahmen gefördert werden, die einen kleinen Beitrag zum Ziel leisten.

#### **Anträge:**

- Es soll sichergestellt werden, dass die Kantone ergänzend zum Bund entsprechende Massnahmen fördern können
- Unternehmen, die von QRTC profitieren, werden nicht zusätzlich Fördergelder für die Umsetzung der Massnahmen des Fahrplans beantragen können.

8/13

- Art. 10 Abs. 2 ist wie folgt zu ergänzen: "Betreibern, die gemäss CO<sub>2</sub>-Gesetz am Emissionshandelssystem (EHS) teilnehmen, eine Verminderungsverpflichtung abgeschlossen haben oder einer Branchenvereinbarung unterliegen, kann eine Finanzhilfe ausgerichtet werden, wenn:"
- Zusätzlich eine lit. c. eingefügt werden muss, die für Unternehmen, die einer Branchenvereinbarung unterliegen, analoge Voraussetzungen schafft wie für Unternehmen im EHS oder mit Verminderungsverpflichtung.
- Auch Massnahmen, die einen kleinen Beitrag an das Netto-Null-Emissionen-Ziel leisten können, gefördert werden.

#### **Art. 12 Abs. 2 KIV**

Bemerkung: Gemäss dieser Bestimmung können sich Unternehmen zu Gemeinschaften zusammenschliessen, um Anträge einzureichen. Der damit verbundene Koordinationsaufwand mit potenziellen Marktkonkurrenten wäre jedoch beträchtlich und könnte zu Fehlanreizen und Trittbrettfahrern führen.

#### **Art. 12 Abs. 3 KIV**

Es ist nicht klar, ob Abs. 3 lit. i auch Auswirkungen der Massnahmen im In- und Ausland einschliesst.

**Antrag:** Abs. 3 lit. i ist entsprechend zu ergänzen: "die durch die Massnahmen bedingten positiven und negativen Auswirkungen auf die Umweltbelastung und den Verbrauch natürlicher Ressourcen im In- und Ausland."

Bemerkung: Des Weiteren wird deutlich, dass die Hürden, verursacht durch die inhaltlichen Vorgaben der Gesuche, gerade für kleine und mittlere Unternehmen beträchtlich ist.

#### **Art. 14 Abs. 2 KIV**

Gemäss erläuterndem Bericht (S. 19) werden neben Investitionsbeträgen bis zum 31. Dezember 2035 auch Finanzhilfen für Betriebsbeiträge geleistet. Dies ist sehr zu begrüssen. Gemäss der neusten Kostenschätzung zu Carbon Capture and Storage (CCS) im Auftrag des Bundes sind rund 70 % der Abscheidungskosten und mehr als 50 % der Transportkosten Betriebskosten, die für längere Zeit anfallen (>20 Jahre). Die Betriebsbeiträge sind aber auf maximal sieben Jahre und längstens bis zum 31. Dezember 2037 befristet (Abs. 2). Diese zeitliche Einschränkung ist für Grosstechnolo-



9/13

gien/Infrastrukturen (z.B. für den Aufbau der CCS-Kette) nicht ausreichend, um Investitionssicherheit garantieren zu können. Notwendig wäre eine mindestens doppelt so lange Zeitdauer oder im Idealfall 20 Jahre.

**Antrag:** Art. 14 Abs. 3 ist entsprechend anzupassen: "Betriebsbeiträge werden während zwanzig Jahren und spätestens bis am 31. Dezember 2050 ausgerichtet."

#### **Art. 17 KIV**

Nicht nur Informationen über einzelne geförderte Massnahmen, sondern auch übergreifende Auswertungen sind von allgemeinem Interesse. Beispiele dafür sind die mit den Massnahmen erzielten gesamthaften Treibhausgasreduktionen und negativen Emissionen, die Anteile der geförderten Massnahmen pro Branche oder die durchschnittlichen Kosten pro reduzierte und pro abgeschiedene Tonne Treibhausgas.

**Antrag:** Das Bundesamt für Energie (BFE) und das Bundesamt für Umwelt (BAFU) sollen nicht nur, wie im erläuternden Bericht (S. 20) beschrieben, Informationen über die einzelnen geförderten Massnahmen veröffentlichen, sondern auch übergreifende Auswertungen: "Das BFE und das BAFU (...) zu den geförderten Massnahmen sowie übergreifende Auswertungen."

#### **Art. 18 KIV**

Auch im Bereich NET sind Investitionen mit hohen Risiken verbunden und sollten durch den Bund abgesichert werden.

**Antrag:** Die Investitionsrisiken der CO<sub>2</sub>-Transportinfrastrukturen sollen abgesichert werden. Art. 18 Abs. 1 ist dahingehend mit einer neuen lit. c zu ergänzen: "Infrastrukturen zum Transport des abgeschiedenen CO<sub>2</sub>."

#### **Art. 19 Abs. 1 lit. C KIV**

Die Vorgabe, dass zur Abdeckung von Spitzenlasten jährlich maximal 20 % fossile Energieträger eingesetzt werden dürfen, ist für neue thermische Netze bezüglich der Zielerreichung Netto-Null nicht sinnvoll. Für die Abdeckung von Spitzenlasten braucht es heute teilweise noch fossile Brennstoffe, aber diese sollen einen möglichst geringen Anteil ausmachen und ihr Einsatz muss befristet werden.

**Antrag:** Art. 19 Abs. 1 lit. c ist folgendermassen zu ergänzen: "Es ist aufzuzeigen, wie die fossilen Energieträger bis 2040 ersetzt resp. die daraus entstehenden Treibhausgasemissionen abgeschieden werden."

10/13

#### **Art. 24 KIV**

Die Entwicklung von strategischen Zielen für die Anpassung an den Klimawandel in Zusammenarbeit mit den Kantonen wird begrüsst. Es sollten auch die notwendigen Massnahmen (Art. 8 KIG) koordiniert werden.

Ausserdem verdienen die Schnittstellen zwischen Handlungsfeldern, welche die Zusammenarbeit von Fachkräften erfordern, besondere Sorgfalt, insbesondere im Hinblick auf die Erfassung potenziell sektorübergreifender Synergien und Konflikte (z.B. zwischen der Anpassung der Landwirtschaft und dem Wassermanagement oder der Erhaltung der Biodiversität und Massnahmen zum Schutz vor Naturgefahren).

#### **Anträge:**

- Art. 24 ist um Koordination zu notwendigen Massnahmen zu ergänzen und passend zu benennen.
- In Art. 24 soll explizit erwähnt werden, dass strategische Ziele zur Anpassung an den Klimawandel in den verschiedenen Bereichen zu definieren sind: "und entwickelt unter Einbezug von weiteren Bundesstellen und den Kantonen in den verschiedenen Bereichen strategische Ziele zur Anpassung an den Klimawandel und zum Schutz vor dessen nachteiligen Auswirkungen."

#### **Art. 25 KIV**

**Antrag:** Die Schaffung einer Plattform Anpassung an den Klimawandel wird begrüsst. Allerdings möchten wir die Wichtigkeit hervorheben, dass die Plattform gut mit bestehenden Aktivitäten oder Gefässen (insbesondere dem Cercle Climat) abgestimmt ist und Redundanzen vermieden werden.

#### **Art. 26 KIV**

Ein freiwilliger Klimatest ist unzureichend für das in Art. 9 KIG formulierte Ziel zur klimaverträglichen Ausrichtung der Finanzmittelflüsse. In Anbetracht von Art. 9 KIG ist es auch unverständlich, weshalb im erläuternden Bericht (S. 24) steht: "Die bestehende gesetzliche Grundlage erlaubt es nicht, in der vorliegenden Verordnung konkrete Massnahmen zur Verminderung der negativen bzw. Förderung der positiven Klimawirkung von nationalen und internationalen Finanzmittelflüssen zu ergreifen."

**Antrag:** Der Klimatest soll für Unternehmen der Finanzbranche ab einer gewissen Grösse obligatorisch sein.



11/13

### **Art. 54a Abs. 1 der Energieverordnung**

**Antrag:** Abs. 1 lit. a und lit. b sind wie folgt zu ändern:

- a. Die Anforderungen der Massnahmen M-03 bis M-08 sowie M-18 erfüllt, und;
- b. Eine Leistung ab 30 kW aufweist.

Mit dem vorgesehenen Impulsprogramm kommen den Kantonen einwohnerabhängig neue Finanzmittel zu. Oberstes Ziel sollte sein, diese zusätzlichen Finanzmittel für die definierten Massnahmen auch tatsächlich auszuschütten. Die Anzahl Objekte im Kanton Thurgau, die von einer zusätzlichen Förderung profitieren könnten, scheint sehr begrenzt zu sein. Auch mit einer Erhöhung der Beiträge, wie im erläuternden Bericht (S. 31) empfohlen, könnten die zusätzlichen Mittel nicht abgeholt werden. Im Kanton Thurgau gibt es nur wenig Gebäude mit einer Feuerungsleistung über 70 kW, die vom Impulsprogramm profitieren könnten. Es erscheint daher wichtig, den Umfang der Massnahmen auszudehnen sowie die Schwellenwerte der Leistung zu senken.

### **Art. 54d der Energieverordnung**

Falls die beantragte Änderung von Art. 54a Abs. 1 lit. a und lit. b nicht berücksichtigt wird, stellt sich die Frage, was mit den Mitteln passiert, die innerhalb eines Jahres nicht ausgeschöpft werden. Diesem Aspekt sollte in Art. 54d Rechnung getragen werden.

### **Anhang 2 Ziff. 1.6**

Gemäss Anhang 2 Ziff. 1.6 müssen bei Massnahmen zur Speicherung von CO<sub>2</sub> mindestens 10'000 t CO<sub>2</sub>eq pro Jahr temporär oder dauerhaft gespeichert werden. Dies würde Biogas- und Klärgasproduzenten ausschliessen, die jedoch bereits heute ihr CO<sub>2</sub> abscheiden, wenn das Biogas aufbereitet wird. Dieses abgeschiedene CO<sub>2</sub> wird heute i.d.R. wieder in die Atmosphäre abgegeben. Es könnte mit verhältnismässig geringem Aufwand gereinigt, verflüssigt und gespeichert werden. Aus diesem Grund sollte die Mindestmenge an jährlich zu speicherndem CO<sub>2</sub> reduziert werden.

**Antrag:** Die Mindestanforderungen sind auf unter 10'000 t CO<sub>2</sub>eq zu reduzieren.

### **Anhang 2 Ziff. 3.3, Ziff. 4.5, Ziff. 5.3**

Wir begrüssen die Vorgabe, dass bei einem höheren Stromverbrauch der betreffende Strom aus nicht fossilen Quellen stammen soll. Die Formulierung ist jedoch bezüglich eigener Stromproduktion nicht präzise genug, da es für diese keine Herkunftsnachweise gibt. Zudem ist darauf zu achten, dass möglichst wenig Winterstrom verwendet wird.

12/13

**Antrag:** Ziff. 3.3 ist wie folgt anzupassen: "Sofern die Massnahmen zu einem höheren Stromverbrauch führen, muss sich das Unternehmen verpflichten, im Umfang des höheren Stromverbrauchs Strom aus nicht fossilen Quellen zu verwenden und dies mit Herkunftsnachweisen zu belegen. Dieser Strom soll möglichst selbst produziert werden. Alternativ ist dessen Einkauf mit Herkunftsnachweisen zu belegen. Das Vorgehen ist im Fahrplan auszuweisen." Ziff. 4.5 und 5.3 sind in analoger Weise anzupassen.

#### **Anhang 2 Ziff. 5.1**

Die Formulierung "schwer vermeidbare Emissionen" ist nicht ausreichend konkret.

**Antrag:** In Art. 2 KIV ist der Begriff "schwer vermeidbare Emissionen" zu definieren. Alternativ könnte festgehalten werden, dass alle Bereiche, in denen das Netto-Null-Ziel ohne NET angestrebt wird, keine schwer vermeidbaren Emissionen beinhalten.

#### **Anhang 2 Ziff. 5.4**

Die Bedeutung des Begriffs NET wird in Art. 2a KIG festgehalten. Zentral dabei ist die "dauerhafte Bindung" des aus der Atmosphäre entfernten CO<sub>2</sub>. In Anhang 2 Ziff. 5.2. KIV wird bezüglich Permanenz der Speicherung zwar festgehalten, dass das BAFU und das BFE entsprechende Kriterien festlegen können. Eine präzise Festlegung des Begriffs «dauerhafte Bindung» (Art. 2a KIG) und eine Definition der Anforderung an die Permanenz der Speicherung von CO<sub>2</sub> fehlt allerdings sowohl in der KIV als auch im erläuternden Bericht.

**Antrag:** Der in Art. 2a KIG verwendete Begriff "dauerhaft" ist zu definieren, z.B. indem die Kriterien präzisiert werden.

Des Weiteren wird in diesem Abschnitt einmal von "fossilen und prozessbedingten Emissionen" und einmal lediglich von "fossilem CO<sub>2</sub>" gesprochen. In beiden Fällen sollten die prozessbedingten Emissionen explizit erwähnt werden.

**Antrag:** Ziff. 5.4 ist wie folgt zu ergänzen: "Bei Massnahmen, die CO<sub>2</sub> aus fossilen und prozessbedingten Emissionen abscheiden, um es temporär zu speichern, muss im Fahrplan des Unternehmens, welches das CO<sub>2</sub> abscheidet, dargelegt werden, wie das fossile und prozessbedingte CO<sub>2</sub> bis 2050 einer permanenten Speicherung zugeführt wird."

#### **Anhang 2 Ziff. 5.6**

Der Transport der CO<sub>2</sub>-Emissionen ist ein wichtiger Teil der Prozesskette. Der Aufbau der entsprechenden Infrastruktur fehlt heute noch weitgehend.



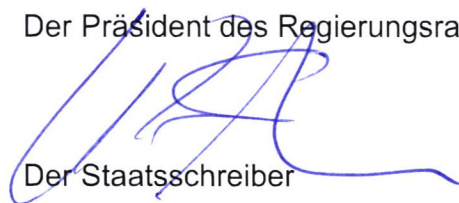
13/13

**Antrag:** In Anhang 2 Ziff. 5.6 ist explizit zu ergänzen, dass Massnahmen zur Speicherung der CO<sub>2</sub>-Emissionen auch den Transport und den Aufbau entsprechender Infrastruktur umfassen: "Massnahmen zur Speicherung der CO<sub>2</sub>-Emissionen können die gesamte Prozesskette von der Abscheidung über den Transport sowie den Aufbau entsprechender Infrastruktur bis zur Nutzung oder Speicherung umfassen."

Im Weiteren unterstützen wir die Stellungnahme der Konferenz Kantonaler Energiedirektoren (EnDK).

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates



Der Staatsschreiber

