



GRÜNE Schweiz

Urs Scheuss
Waisenhausplatz 21
3011 Bern

urs.scheuss@gruene.ch
031 326 66 04

Bundesamt für Umwelt
BAFU
3003 Bern

per Mail an: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 1. April 2022

Revision des CO₂-Gesetzes; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben die GRÜNEN für eine Stellungnahme zur Revision des CO₂-Gesetzes eingeladen. Wir danken für die Gelegenheit, uns zur Vorlage zu äussern.

Mehr statt weniger Klimaschutz

Die vorgeschlagene Neuauflage des CO₂-Gesetzes erreicht bei weitem weder die offiziellen Klimaziele der Schweiz für 2030 noch die deutlich weitergehenden Ziele, die nötig sind, um einen gerechten Beitrag der Schweiz ans globale 1.5-Grad-Ziel zu leisten. Die Vorlage entspricht auch nicht den Erwartungen der Stimmbevölkerung: Gemäss der Abstimmungsanalyse von gfs.bern¹ ist eine deutliche Mehrheit der Abstimmenden (68 Prozent) vom 13. Juni 2021 der Auffassung, dass entschiedener gegen den Klimawandel vorgegangen werden muss. Das Nein zum CO₂-Gesetz war kein Nein zu mehr Klimaschutz. Die Schweiz kann und muss konsequent gegen die Klimakrise vorgehen. Und zwar in erster Linie im Inland. Statt sich mit billigen Kompensationen im Ausland freizukaufen, muss die Schweiz ihren CO₂-Ausstoss im Inland senken. Der Krieg in der Ukraine hat zudem gezeigt, wie wichtig der rasche Ausstieg aus den fossilen Energien nicht nur für den Klimaschutz, sondern auch für die Versorgungssicherheit und bezahlbare Energiepreise ist.

Nötiger, aber noch völlig ungenügender Schritt

Aus Sicht der GRÜNEN sollen daher alle unbestrittenen Massnahmen der Vorlage vom 13. Juni wieder aufgenommen und mit griffigen zusätzlichen Massnahmen auf die Kritik am abgelehnten CO₂-Gesetz geantwortet werden. So sollen etwa zusätzliche Investitionen in den Klimaschutz künftig mit Bundesmitteln statt mit Einnahmen aus Lenkungsabgaben gefördert werden, wie dies die von GRÜNEN und SP beschlossene Klimafonds-Initiative für einen Green New Deal verlangt.² Zudem haben die GRÜNEN bereits Anfang 2021 ihren Plan für eine klimapositive Schweiz ab 2040 vorgelegt,³ der aufzeigt, wie die Schweiz angemessen aufgrund ihrer Grösse und ihres Reichtums dazu beitragen kann, damit die Temperatur global nicht um mehr als 1.5 Grad ansteigt. Für die neue Vorlage zur Revision des CO₂-Gesetzes stehen für die GRÜNEN die folgenden Stossrichtungen im Vordergrund:

- Es braucht rasch mehr Gebäudesanierungen, und jedes Jahr sollen mehr als doppelt so viele fossile Heizungen mit erneuerbaren Heizsystemen ersetzt werden als heute.
- Beim Verkehr ist der Handlungsbedarf am grössten. In erster Linie müssen die Flottenziele für sparsame Fahrzeuge deutlich verschärft werden, damit so rasch wie möglich, spätestens aber ab 2030,

¹ [vox.gfsbern.ch/wp-content/uploads/2021/07/d_vox_schlussbericht_def_v2-1.pdf](https://www.vox.gfsbern.ch/wp-content/uploads/2021/07/d_vox_schlussbericht_def_v2-1.pdf)

² [gruene.ch/kampagne/klimafonds-initiative](https://www.gruene.ch/kampagne/klimafonds-initiative)

³ [gruene.ch/kampagne/klimaplan](https://www.gruene.ch/kampagne/klimaplan)

- nur noch Fahrzeuge mit Null-CO₂-Emissionen auf den Markt kommen.
- Es reicht nicht, Flugzeuge mit erneuerbaren synthetischen Treibstoffen zu betanken, wenn nicht die Flüge reduziert werden. Kondensstreifen tragen auch bei der Verwendung synthetischer Treibstoffe zur Erderwärmung bei und die Herstellung solcher Treibstoffe benötigt viel Energie. Im kontinentalen Verkehr soll die Bahn zur Regel und das Flugzeug zur Ausnahme werden. Dazu sind internationale Bahnverbindungen und Nachtzüge rasch umfassend auszubauen und die Systeme für internationale Tickets zu modernisieren.
 - Der Schweizer Finanzplatz finanziert über zwanzig Mal mehr Treibhausgase als alle Schweizer Haushalte und Firmen erzeugen. Es reicht nicht, die klimabedingten finanziellen Risiken durch die FINMA und die SNB bloss zu prüfen. FINMA und SNB müssen je auch Massnahmen ergreifen, um diesen Risiken entgegenzuwirken und Treibhausgasemissionen zu senken. Zudem soll der Bund mit der Branche verbindliche Vereinbarungen abschliessen, damit sie die Finanzflüsse klimaverträglich ausrichten.
 - Für die Internationale Klimafinanzierung für Anpassungsmassnahmen und zur Unterstützung bei klimabedingten Zerstörungen in den Entwicklungsländern fehlen immer noch gesetzliche Grundlagen im CO₂-Gesetz. Die GRÜNEN verlangen einen jährlichen Beitrag von einer Milliarde Franken zusätzlich zu den Mitteln der Entwicklungszusammenarbeit für die internationale Klimafinanzierung.
 - Der Bericht des Weltklimarats IPCC hat gezeigt, dass selbst bei einem raschen Ausstieg aus allen fossilen Energieträgern das 1.5-Grad-Ziel ohne Negativemissionen nicht mehr zu erreichen ist. Das CO₂-Gesetz muss dem Rechnung tragen und zusätzlich zum zwingenden Ausstieg aus den fossilen Energieträgern auch Massnahmen zur Schaffung von natürlichen und technischen Senken fördern. Im Vordergrund steht dabei die Stärkung der Aufnahmekapazitäten von Wäldern und Böden.

Zu den einzelnen Bereichen im Detail

1. Reduktionsziele

Die vorgeschlagenen Reduktionsziele sind ein Rückschritt gegenüber den Zielen, die das Parlament bereits beschlossen hat. Laut erläuterndem Bericht sollen die Emissionen bis 2030 gegenüber 1990 um 17.9 Mt CO₂eq/Jahr sinken. Im Referenzszenario ohne Gesetzesrevision, würden sie um 15 Mt CO₂eq/Jahr sinken. Die Gesetzesrevision bringt also eine völlig ungenügende zusätzliche Emissionsreduktion von 2.9 Mt CO₂eq im Jahr 2030. Es bleibt eine Ziellücke von 9.1 Mt CO₂eq, die gemäss Vorlage durch Auslandskompensationen zu schliessen ist, wobei deren Finanzierung nicht gewährleistet ist. Das bedeutet: Von der gegenüber dem Referenzszenario nötigen zusätzlichen Emissionsreduktion sollen nun weniger als ein Viertel im In- und mehr als drei Viertel im Ausland realisiert werden. Das ist genau das umgekehrte Verhältnis dessen, was im soeben beschlossenen CO₂-Gesetz festgeschrieben ist (Pa. Iv. UREK-N 21.477, Art 3 Abs. 1ter)⁴ und steht im Widerspruch zum von der Schweiz bei der UNO eingereichten Klimaschutz-Langfristplan, wo explizit erwähnt ist, dass die Inlandemissionen im Vordergrund stehen.⁵

Mit diesen Vorgaben verabschiedet sich der Bundesrat vom Ziel, dass die Schweiz eine aktive Rolle beim Schutz des Klimas einnehmen soll. Statt die ökologische Transition voran zu bringen, setzt der Bundesrat kurzfristig auf billige Kompensationen im Ausland, und dies sogar, ohne deren Finanzierung sicherzustellen. Damit verhindert er die Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen etwa in den Bereichen Gebäudesanierung und Heizungersatz sowie für den Bau von Photovoltaikanlagen. Er riskiert zudem die Folgen einer weiteren Abhängigkeit importierter fossiler Energien: Versorgungsengpässe und Preissteigerungen.

Damit die Schweiz einen gerechten und angemessenen Beitrag an die Erreichung des 1.5-Grad-Ziels leistet, muss sie bis 2030 «klimaneutral» werden im Sinne, dass sie die Emissionen im Inland um 50 Prozent senkt und im Ausland um dieselbe Menge reduziert. Damit ist klar, dass das von der Schweiz zugesagte Reduktionsziel von 50 Prozent gegenüber 1990 bis 2030 nur mit Inlandmassnahmen zu

⁴ www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20210477

⁵ www.news.admin.ch/newsd/message/attachments/65874.pdf

Strategischer Grundsatz 3: «Die Emissionsminderung im Inland steht im Vordergrund.»

erreichen ist. Auslandmassnahmen dürfen nicht angerechnet werden.

Doch damit ist das Ziel noch nicht erreicht: Bis spätestens 2040 sollen die Emissionen auf Netto Null gesenkt werden, indem die importierten Emissionen auf Null reduziert werden und die verbleibenden Emissionen in der Schweiz mit negativen Emissionen der Atmosphäre wieder entzogen werden. Spätestens ab 2040 soll die Schweiz klimapositiv werden, indem sie dazu beiträgt, dass mehr Emissionen aus der Atmosphäre entnommen werden, als ausgestossen werden. Den Weg zur Erreichung dieses Ziels haben die GRÜNEN in ihrem Klimaplan aufgezeigt.⁶ Das Zwischenziel 2030 ist dazu unerlässlich. Dazu sollen bereits jetzt auch Fördermassnahmen zur Entnahme von CO₂ aus der Atmosphäre ins CO₂-Gesetz aufgenommen werden.

2. Gebäude

Das nachhaltige Potential zur Entnahme von CO₂ aus der Atmosphäre ist begrenzt. Vermeidbare Emissionen sind daher aus Sicht der GRÜNEN zwingend auf Null zu reduzieren. Das ist bei den Gebäuden technisch ohne Weiteres möglich. Es kommt darauf an, dass rasch mehr Gebäude energetisch saniert und mehr fossile Heizungen durch erneuerbare Systeme ersetzt werden.

Zur Effizienzsteigerung ist das Gebäudeprogramm auszubauen. Die aktuellen Anreize sind zu gering, um die Sanierungsrate von heute rund 1.5 auf mindestens das Doppelte zu erhöhen. Im Gebäudeprogramm sollen die Investitionsbeiträge auf bis zu 50 Prozent der anrechenbaren Investitionskosten erhöht werden. Bei einer Verdoppelung der Anzahl Objekte und der Erhöhung der Beiträge entstehen zu den heutigen 450 Millionen Franken zusätzliche Kosten von ca. einer Milliarde Franken pro Jahr.

Die erneuerbare Energieversorgung soll aus Sicht der GRÜNEN über Emissionsbegrenzungen erreicht werden. Diese waren im abgelehnten CO₂-Gesetz nicht umstritten, weshalb sie wieder aufgenommen werden sollen. Mittlerweile haben zudem die Stimmberechtigten der Kantone Glarus und Zürich mindestens so wirksame Regelungen beschlossen. Mehrkosten entstehen damit keine, da bereits heute Heizsysteme mit erneuerbaren Energien über die Lebensdauer günstiger sind als fossile Heizsysteme.

Um den Heizungsersatz zu beschleunigen, begrüssen die GRÜNEN die Bereitstellung von zusätzlichen Mitteln. Allerdings dürfte der vorgesehene Betrag von 40 Millionen Franken für Impulsprogramme zum Ersatz von Wärmeerzeugungsanlagen nicht reichen: Schweizweit sind heute in Wohnbauten noch etwa 900'000 fossile Heizungen in Betrieb. Damit der Gebäudepark bis spätestens 2040 CO₂-frei wird, müssten somit jedes Jahr rund 50'000 fossile Heizungen durch erneuerbare Heizsysteme ersetzt werden. Aktuell werden im Rahmen des Gebäudeprogramms schweizweit rund 12'500 Heizungsanlagen pro Jahr ersetzt. Um weitere 37'500 Heizungen auszutauschen würden bei einem Fördersatz von nur durchschnittlich 5'000 Franken pro Heizungswechsel schon gegen 200 Millionen Franken benötigt.

Weiter sollten aus Sicht der GRÜNEN die grauen Emissionen in den Baumaterialien einbezogen werden. Aus diesem Grund gibt es aus Sicht der GRÜNEN auch keinen Bedarf, für Ersatzneubauten zusätzliche Anreize zu schaffen. Dies gilt etwa für die Gewährung einer zusätzlichen Ausnutzung des Grundstücks für umfassende energetische Sanierungen. Ersatzneubauten sollten davon ausgeschlossen werden.

Um Mitnahmeeffekte zu vermeiden und die Kosten der Klimawende im Gebäudebereich gerecht zu verteilen ist die Gewährung von Beiträgen im Gebäudebereich zwingend mit einer Mietzinskontrolle und dem Schutz der Mietenden vor unnötigen Leerkündigungen zu verbinden. Der Schutz der Mietenden ist auch für die Mehrheitsfähigkeit der Vorlage bei einem allfälligen Referendum wichtig, nachdem die Nein-Kampagne ja auch mit den Risiken für Mietende argumentiert hatte.

Dass neue Gebäude keine Fossilenergieheizung haben sollen, gilt als unbestritten, ist aber in den allermeisten Kantonen noch nicht Vorschrift. Es war daher auch unbestritten, dass diese Vorgabe ins neue CO₂-Gesetz aufgenommen wird. In der Neuauflage des CO₂-Gesetzes fehlt dies nun aber. Das ist aus Sicht der GRÜNEN nicht nachvollziehbar. Es soll festgeschrieben werden, dass Neubauten durch ihre Wärmeerzeugungsanlage für Heizung und Warmwasser grundsätzlich keine CO₂-

⁶ gruene.ch/kampagne/klimaplan

Emissionen aus fossilen Brennstoffen verursachen.

3. Fahrzeuge

Die wichtigste und zielführendste Massnahme, um den CO₂-Ausstoss beim Verkehr auf Null zu senken, sind die Emissionsgrenzwerte für die Neuwagenflotte. Diese müssen aus Sicht der GRÜNEN rasch auf Null reduziert werden. Dies umso mehr, als die Fahrzeuge zehn bis zwanzig Jahre im Verkehr bleiben und dabei weiter CO₂ ausstossen.

Erste Berechnungen zeigen, dass 2020 das durchschnittlich verkaufte Auto in der Schweiz 124 Gramm CO₂ pro Kilometer (EU-Durchschnitt 108g CO₂/km) ausstösst.⁷ Damit hat die Schweiz auch 2020 die dreckigste Autoflotte Europas auf die Strasse gestellt und die eigenen Zielwerte deutlich verfehlt. Die Schweiz verschläft es, über eine effizientere und klimafreundlichere Autoflotte zu verfügen und hinkt den internationalen und den Marktentwicklungen hinterher.

Die Automobilimporteure gaben zudem an, dass die Neuwagenflottenziele nicht der Grund sind, weshalb sie die letzte CO₂-Gesetz-Revision bekämpft haben.⁸ Generell ist die Akzeptanz von Neuwagen-Massnahmen deutlich höher als von benzinpreissteigernden Massnahmen. Es ist daher aus Sicht der GRÜNEN politisch nicht nachvollziehbar, weshalb der Bundesrat nun gerade bei dieser Schlüsselmasnahmen die Bremse anzieht und damit eine regelrechte Fossil-Fahrzeug-Förderung betreibt.

Die vorgeschlagenen Flottenziele entsprechen dem EU-Entscheid von Anfang 2019. Zahlreiche Staaten haben bereits beschlossen oder angekündigt, früher aus der Zulassung von Verbrennungsmotoren auszusteigen, als es die EU-Kommission vorsieht (Flottenziel 0g CO₂/km ab 2035). Weil die Schweiz selber keine Fahrzeuge herstellt, ist es für sie sinnvoller, sich der Gruppe der vorangehenden Staaten anzuschliessen und bereits per 2030 oder früher 0g CO₂/km festzulegen. Für Autofahrende ist es wegen den tieferen Betriebskosten vorteilhafter, ein Elektroauto, statt einen Verbrennungsmotor anzuschaffen. Zwischen 2025 und 2027 werden zudem die reinen Elektroautos diverser Hersteller selbst in der Anschaffung nicht mehr teurer sein als Verbrenner.⁹ Der Bundesrat soll daher die Dekarbonisierung der Fahrzeugantriebe nicht bremsen, sondern stärken. Aus Sicht der GRÜNEN muss die Schweiz daher eine deutlich strengere Neuwagenpolitik als die EU verfolgen. Dazu gehört auch die Abschaffung von Erleichterungen beim Übergang zu neuen Zielen.

Die Dekarbonisierung der Fahrzeuge bedeutet vor allem eine Elektrifizierung der Antriebe. Die neue Beimischpflicht von erneuerbaren Treibstoffen in die Treibstoffe des Landverkehrs erachten die GRÜNEN daher als eine reine Übergangslösung mit geringem Effekt. Im Zentrum muss die Zero Emission Strategie bei den Fahrzeugen stehen. Dazu müssen genügend Ladestationen zur Verfügung stehen. Die GRÜNEN begrüessen daher die Investitionsbeiträge für solche Anlagen. Allerdings sind sie der Ansicht, dass der Finanzbedarf zum Ausbau von Elektroladestationen grösser ist als die zur Verfügung stehenden Mittel aus den Neuwagensanktionen, denn diese werden mit der schnellen Zunahme effizienterer Fahrzeuge rasch abnehmen, gerade dann, wenn die Grenzwerte weiterhin zu hoch angesetzt werden. Hier braucht es weitere oder andere Finanzierungsquellen.

Für LKW sieht die Revision eine Ausweitung der Befreiung von der LSVa für Wasserstoff als Energiequelle vor. Die GRÜNEN unterstützen diese Ausweitung grundsätzlich. Sie stellen aber die starre Befristung bis 2030 in Frage. Die Befristung sollte in Abhängigkeit der Marktdurchdringung fossilfrei betriebener LKW erfolgen. Alternativ kann die Frist auch nur auf 2026 festgelegt werden, was genügend Zeit liesse, sie gegebenenfalls weiter zu verlängern.

Abschliessend weisen die GRÜNEN darauf hin, dass es für eine rasche Dekarbonisierung des Verkehrs nötig ist, den Verkehr nicht nur zu elektrifizieren, sondern ihn insgesamt zu reduzieren und den Modalsplit zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs zu verändern. Diesem Ziel stehen Strassenausbauten diametral entgegen. Daher unterstützen die GRÜNEN die Idee, eine Klimaverträglichkeitsprüfung in die Umweltverträglichkeitsprüfung aufzunehmen.

⁷ www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/news-und-medien/medienmitteilungen/mm-test.msg-id-84306.html

⁸ www.auto.swiss/aktuell/artikel/investitionen-in-innovation-statt-kostentreiberei/

⁹ www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/08/2021_05_05_Electric_vehicle_price_parity_and_adoption_in_Europe_Final.pdf

4. Flugverkehr

Beim Flugverkehr muss aus Sicht der GRÜNEN die Reduktion der Bewegungen klar im Zentrum stehen. Die Flugtreibstoffe sind technisch alternativlos und können angesichts des hohen Energiebedarfs nur beschränkt synthetisch hergestellt werden. Zudem haben Flugzeuge wegen des weiteren Schadstoffausstoss und Kondensstreifen in der hohen Atmosphäre eine negative Klimawirkung unabhängig vom direkt ausgestossenen CO₂. Demgegenüber reisen über vier Fünftel der Flugpassagiere nach Destinationen in Europa. Es gibt somit ein enormes, für den Klimaschutz wichtiges Umsteigepotential, das in der Vorlage kaum angegangen wird. Die Bestimmungen dazu sind allgemein gehalten und der Betrag von jährlich maximal 30 Millionen Franken dürfte bei weitem nicht reichen, um den internationalen Schienenpersonenverkehr mit Nachtzügen und schnellen Direktverbindungen massgeblich zu stärken.

Der vorgeschlagene Betrag von 30 Millionen Franken pro Jahr entsprach im abgelehnten CO₂-Gesetz lediglich einer Ergänzung zur Preissteigerung beim Flugverkehr durch die Flugticketabgabe, die für das Umsteigen eine viel grössere Wirkung entfaltet. Der Vorteil der Flugticketabgabe besteht zudem auch darin, dass damit alle klimafreundlicheren Alternativen zum Flugzeug attraktiver gemacht werden. Das ist deshalb wichtig, weil die Bahninfrastruktur und das Angebot nicht in so kurzer Zeit ausgebaut werden können und die Schweiz nicht allein darüber bestimmen kann.

Das ändert aber nichts daran, dass in der Vorlage die finanzielle Unterstützung für den internationalen Schienenpersonenverkehr zu tief ist. Zum Vergleich: Der Bund finanziert den Regionalen Personenverkehr mit rund einer Milliarde Franken pro Jahr und es gibt ein klar definiertes Angebot mit Kontrolle der Qualität. Der Vorschlag des Bundesrats für die Förderung des internationalen Schienenpersonenverkehrs fällt qualitativ und quantitativ weit dahinter zurück und erscheint so nicht als relevanter Beitrag fürs Umsteigen vom Flugzeug auf die Bahn.

Davon abgesehen unterstützen die GRÜNEN die Beimischquote für erneuerbare Flugtreibstoffe grundsätzlich. Wegen des zu geringen Potentials sind Biotreibstoffe dafür jedoch nicht geeignet. Daher soll aus Sicht der GRÜNEN der Schwerpunkt bei den synthetischen erneuerbaren Flugtreibstoffen liegen. Zudem erachten die GRÜNEN die angekündigte Beimischquote von nur einem Zehntel als zu tief angesetzt. Bis 2035 sollen ausschliesslich synthetische erneuerbare Flugtreibstoffe zum Einsatz kommen.

5. CO₂-Abgabe

Zur Finanzierung der Massnahmen für den Klimaschutz unterstützen die GRÜNEN grundsätzlich die verursachergerechte Finanzierung. Das Nein zum CO₂-Gesetz am 13. Juni 2021 hat aber auch gezeigt, dass zweckgebundene Lenkungsabgaben auf Widerstand stossen. Aus diesem Grund sollen aus Sicht der GRÜNEN zusätzliche Klimaschutzmassnahmen vermehrt mit Mitteln der allgemeinen Bundeskasse finanziert werden. Dies haben sie bereits im Juni 2021 in der parlamentarischen Initiative 21.473 «Investitionen in den Klimaschutz mit Bundesmitteln unterstützen» vorgeschlagen.¹⁰

Die GRÜNEN unterstützen damit ein Festhalten an der CO₂-Abgabe. Als Lenkungsabgabe trägt sie dazu bei, so genannte Rebound-Effekte zu vermeiden, die entstehen, wenn mehr Effizienz zu Mehrverbrauch führt und die Einsparung dadurch wettgemacht wird. Es braucht aus Sicht der GRÜNEN massiv zusätzlich finanzielle Mittel, die politisch nicht über dieses Instrument oder andere verbrauchsabhängige Abgaben oder Sanktionen generiert werden können.

Anpassungsbedarf sehen die GRÜNEN im Bereich der Befreiung von der CO₂-Abgabe. Die Rückverteilung der CO₂-Abgabe an abgabebefreiten Firmen im Emissionshandelssystem (EHS) lehnen die GRÜNEN ab. Das EHS ist ein grundsätzlich anderer Ansatz und die beiden Systeme sollen nicht miteinander vermischt werden. Zudem kann es nicht sein, dass jene, die die CO₂-Abgabe zahlen, indirekt die von der Abgabe befreiten Firmen subventionieren. Zudem gibt es keinen Grund, die CO₂-Abgabe für WKK-Anlagen zurückzuerstatten. Andernfalls könnte für jeden speziellen CO₂-Emittenten eine Sonderregelung geschaffen werden. Besonders stossend in diesem Fall ist, dass damit die fossile Stromproduktion aus Anlagen, die nicht am EHS teilnehmen, gefördert wird.

¹⁰ www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20210473

6. Finanzplatz

Hinsichtlich Finanzplatz hat die Schweiz beim Klimaschutz eine besondere Verantwortung. Mehr als zwanzig Mal so viele Emissionen wie im Inland sind mit dem Schweizer Finanzplatz verknüpft. Es reicht aus Sicht der GRÜNEN nicht, die klimabedingten finanziellen Risiken durch die FINMA und die SNB bloss zu prüfen. Sie müssen auch Massnahmen ergreifen, um diesen Risiken entgegenzuwirken und Treibhausgasemissionen zu senken.

Ein wirksames Instrument, um die Finanzflüsse klimaverträglich auszurichten, sind Branchenvereinbarungen mit Finanzmarktakteuren. Solche Vereinbarungen sind noch nicht gesetzlich vorgesehen und sind aus Sicht der GRÜNEN in die vorliegende Revision aufzunehmen. Voraussetzung für die angestrebte Klimawirkung sind u.a. ein ausreichendes Ambitionsniveau und eine genügende Abdeckung der Finanzmarktakteure. Dazu gehört auch das Erfordernis von auf Netto Null ausgerichteten Transitionsplänen, die Auskunft darüber geben, wie die Mitglieder ihr Geschäft und ihre Portfolios klimaverträglich auszurichten planen. Im Gesetz zu verankern sind sodann die Anforderungen an die Umsetzung und die Überprüfung der Einhaltung der Vereinbarungen sowie mögliche Sanktionsmassnahmen bei Verfehlung der vereinbarten Ziele. Um das Ambitionsniveau und die Vergleichbarkeit der Vereinbarungen sicherzustellen, ist es schliesslich essenziell, dass auf Verordnungsstufe verbindliche Mindestanforderungen definiert werden.

7. Klimafinanzierung

Der zentralen Frage der internationalen Klimaverantwortung der Schweiz wird in der Vorlage keine Bedeutung beigemessen. Diese ist aber ein wesentlicher Punkt der internationalen Klimapolitik. Die Entwicklungsländer müssen zusätzlich zur Armutsbekämpfung bei der Anpassung an die Folgen der Klimaveränderung unterstützt werden. Zudem sollen ihnen über die internationale Klimafinanzierung auch Mittel zur Behebung der Schäden und für den Ersatz von Verlusten zukommen. Der Schweizer Beitrag ist heute ungenügend und geht fälschlicherweise zu Lasten der Entwicklungszusammenarbeit, die eigentlich der Armutsbekämpfung dient.

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

Das beschränkte Volumen privater «Klimafinanzierung» bedeutet, dass die Schweiz ihrer internationalen Verantwortung primär aus staatlichen Mitteln nachkommen muss. Bis 2025 entspricht das mindestens einer Milliarde Franken pro Jahr, ab 2025 einem höheren Beitrag nach Massgabe des neu verhandelten internationalen Finanzierungsrahmens. Die Revision des CO₂-Gesetzes bietet die Möglichkeit, Mittel für die internationale Klimafinanzierung der Schweiz zu mobilisieren. Diese Chance muss aus Sicht der GRÜNEN ergriffen werden.

Für die GRÜNEN ist dabei wie erwähnt zentral, dass die Internationale Klimafinanzierung der Schweiz in jedem Fall zusätzlich zur bestehenden Schweizer Entwicklungszusammenarbeit (EZA) budgetiert und geleistet wird, d.h. nicht auf Kosten der Schweizer Entwicklungshilfe geht und auch nicht indirekt im EZA-Rahmenkredit kompensiert wird.

8. Negativemissionen

Die CO₂-Konzentrationen steigen aktuell um rund 3 ppm und haben 420 ppm erreicht. Längerfristig kompatibel mit einer weltweiten Erwärmung von 1.5°C wären 350 ppm. Es ist deshalb wichtig, dass die aktuellen CO₂-Senken wie Ozeane, Wälder und Böden diese Rolle behalten und stärken. Mit diesen Massnahmen sollen natürliche Lebensräume erhalten und ausgebaut werden. Damit leistet die Schweiz auch einen wichtigen Beitrag an den Erhalt und die Stärkung der Biodiversität. Die Krise der Biodiversität hängt eng mit der Klimakrise zusammen.

Zudem soll aus Sicht der GRÜNEN die Industrialisierung weiterer technischer Lösungen erprobt werden. Pilotanlagen für Bioenergy with Carbon Capture & Storage (BECCS) und Direct Air Carbon Capture & Storage (DACCS) sind weiter zu entwickeln, damit deren Kosten gesenkt werden und diese Technologien einen relevanten Beitrag zum Klimaschutz leisten können.

Dazu reicht es nicht, dass natürliche und technische Senken als Kompensation angerechnet werden können. Es braucht zudem eine aktive Förderung solcher Massnahmen. Die vorliegende Revision des CO₂-Gesetzes bietet dazu die Möglichkeit. Entsprechende Instrumente fehlen darin aber noch.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen und die Anpassung der Vorlage. Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Balthasar Glättli
Präsident



Urs Scheuss
stv. Generalsekretär