



Rathaus, Marktplatz 9  
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 80 54  
Fax: +41 61 267 85 72  
E-Mail: [staatskanzlei@bs.ch](mailto:staatskanzlei@bs.ch)  
[www.regierungsrat.bs.ch](http://www.regierungsrat.bs.ch)

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie  
und Kommunikation UVEK  
Bundesrätin Doris Leuthard  
Kochergasse 6  
3003 Bern

per mail [energiestrategie@bfe.admin.ch](mailto:energiestrategie@bfe.admin.ch)

Basel, 26. April 2017

## **Regierungsratsbeschluss vom 25. April 2017**

### **Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050**

Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 1. Februar 2017 haben Sie uns die Unterlagen zum Massnahmenpaket zur Energiestrategie 2050 zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Anträge und Bemerkungen zukommen.

### **Grundsätzliche Bemerkung**

Der Kanton Basel-Stadt unterstützt die Energiestrategie 2050 und den damit verbundenen Aufstieg aus der Atomkraft. In der kantonalen Verfassung ist in § 31 Abs. 3 festgehalten: „*Er [der Staat] wendet sich gegen die Nutzung von Kernenergie und hält keine Beteiligungen an Kernkraftwerken.*“ Zwar können die beschlossenen Gesetzesanpassungen sowie das vorliegende Verordnungspaket zur Energiestrategie 2050 die Energie- und Klimaprobleme allein noch nicht lösen. Sie stellen jedoch einen Schritt in die richtige Richtung dar. Denn die Energiestrategie 2050 bringt den schrittweisen Ausstieg in der Schweiz aus der Kernenergie.

### **Zu den einzelnen Vorlagen**

#### Vorlage 1: CO<sub>2</sub>-Verordnung

Der Bereich Verkehr verursacht rund einen Drittel der gesamten Treibhausgasemissionen in der Schweiz. Im Gegensatz zu anderen Bereichen (Gebäude, Industrie) konnte hier bisher keine Verminderung erzielt werden. Die Emissionen haben zwischen 1990 und 2014 gar um 9% zugenommen. Damit wird das Sektorziel für das Jahr 2015, welches eine Stabilisierung der Emissionen im Vergleich zu 1990 fordert, klar verfehlt. Hinzu kommt, dass die Verbrauchs- und Emissionsangaben der Fahrzeughersteller von den real erzielten Werten deutlich abweichen.

Wie im Erläuterungsbericht dargelegt, führen die Erleichterungen in der Einführungsphase zu einer Verzögerung der Erreichung der neuen CO<sub>2</sub>-Zielwerte für Fahrzeuge um drei Jahre. Dabei

werden rund 220'000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr weniger eingespart. Auch wenn die fahrzeugspezifischen CO<sub>2</sub>-Zielwerte erreicht werden, ist noch nicht sichergestellt, dass in Bezug auf die Gesamtemissionen überhaupt eine Verminderung absehbar ist. Aus diesen Gründen ist es nicht angebracht, zusätzliche Erleichterungen einzuführen.

Die Bestimmungen in der revidierten CO<sub>2</sub>-Verordnung beziehen sich auf die Verbrauchsmessungen nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Im zweiten Halbjahr 2017 ist in der EU die Einführung eines neuen Messverfahrens (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure – WLTP) vorgesehen. Damit sollen realitätsnähere Verbrauchswerte ermittelt werden. Das neue Messverfahren ist deshalb so wie möglich auch rasch in der Schweizer Gesetzgebung nachzuvollziehen.

Zur Emissionsverminderung beitragen kann auch die Information und Sensibilisierung der Käufer durch Veröffentlichung der Vollzugsresultate der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften. Die Vollzugsresultate der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften der einzelnen Importeure und Emissionsgemeinschaften sollten deshalb auch offengelegt werden, wie dies in der EU bereits heute der Fall ist.

*Antrag zu Art. 27 Berechnung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Grossimporteuren*

Art. 27 Abs. 2 ist wie folgt anzupassen:

- a. im Referenzjahr 2020: 95 ~~85~~ Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: 100 ~~90~~ Prozent;
- c. im Referenzjahr 2022: 100 ~~95~~ Prozent;

*Begründung*

In den Jahren 2020 bis 2022 soll nur ein Teil der Neuwagenflotte in die Emissionsberechnung einbezogen werden (so genanntes Phasing-in). Gegenüber der EU-Regelung wird somit ein weitergehendes Phasing-in vorgeschlagen. Gemäss dem Bericht des Bundesamts für Energie «Auswirkungen der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für Personenwagen 2012 - 2015» führte ein ähnliches Phasing-in im Jahr 2014 zu weniger Einsparungen in der Höhe von 13 g CO<sub>2</sub>/km. Dieser Einsparverlust war erheblich. Es konnten rund 10% weniger im Vergleich zu den tatsächlichen Emissionen pro km eingespart werden (Berechnung ohne Phasing-in). Es ist deshalb die Regelung der EU vorzusehen (2020: 95%, 2021: 100%).

*Antrag zu Art. 96a Rückerstattung für Unternehmen mit Verminderungsverpflichtung, die WKK-Anlagen betreiben*

Art. 96 a Abs. 1 ist wie folgt zu ergänzen:

Bst. d. die gültigen Grenzwerte nach Anhang 2 Ziffer 82 der Luftreinhalte-Verordnung vollumfänglich eingehalten wurden.

*Antrag zu Art. 98a Rückerstattung für Unternehmen, die WKK-Anlagen betreiben*

Art. 98a Abs. 2 ist wie folgt zu ergänzen:

Bst. f. die gültigen Grenzwerte nach Anhang 2 Ziffer 82 der Luftreinhalte-Verordnung vollumfänglich eingehalten wurden.

*Antrag zu Art. 98b Gesuch um Rückerstattung für übrige Unternehmen, die WKK-Anlagen betreiben*

Art. 98b Abs. 1 ist wie folgt zu ergänzen:

Bst. i. die gültigen Grenzwerte nach Anhang 2 Ziffer 82 der Luftreinhalte-Verordnung vollumfänglich eingehalten wurden.

*Begründung:*

Die CO<sub>2</sub>-Abgabe soll nur zurückerstattet werden, wenn die WKK-Anlage saniert ist und/oder die massgeblichen Grenzwerte gemäss Luftreinhalte-Verordnung vollumfänglich einhalten. Das revidierte CO<sub>2</sub>-Gesetz sieht vor, dass der Bundesrat für die Rückerstattung der CO<sub>2</sub>-Abgabe an Betreiber von WKK-Anlagen energetische, ökologische oder andere Mindestanforderungen festlegt. Die ökologischen Anforderungen sollten insbesondere die lufthygienischen Anforderungen einzubeziehen, da WKK-Anlagen teilweise in Gebieten mit übermässiger Luftbelastung betrieben werden. Die Vorgaben sind entsprechend zu ergänzen.

Vorlage 2: Energieeffizienzverordnung (EnEV)

keine Änderungsanträge

Vorlage 3: Energieförderungsverordnung (EnFV)

Der Regierungsrat bevorzugt bei Art 21 die Variante A, welche diejenigen Anlagebauer belohnt, die ihre Photovoltaikanlagen bereits realisiert haben.

Vorlage 4: Energieverordnung (EnV)

*Antrag:*

Art. 61 Abs. 4 EnV ist zu streichen.

*Begründung*

Gemäss Art. 52 Abs. 3 nEnG erstatten die Kantone dem BFE jährlich Bericht über die verwendeten Mittel und deren Wirkung. Diese Berichterstattung soll laut Art. 110 Abs. 2 CO<sub>2</sub>-Verordnung über die mit dem Förderprogramm erwarteten und erzielten Emissionsverminderungen "angemessen Auskunft geben". Art. 61 EnV sieht darüber hinaus vor, dass das BFE die zur Bestimmung der Wirksamkeit des kantonalen Förderprogramms notwendigen Anforderungen an die Aufarbeitung der Daten bestimmen kann. Es ist zu befürchten, dass durch diese zusätzlichen Anforderungen die Auskunftspflicht der Kantone unverhältnismässig erschwert wird und für sie einen hohen administrativen Aufwand bedeutet.

Vorlagen 5 bis 8: Kernenergieverordnung, Stromversorgungsverordnung (StromVV), Landesgeologieverordnung, Verordnung über Gebühren und Aufsichtsabgaben im Energiebereich, Verordnung über den Herkunftsnachweis und die Stromkennzeichnung (HKSv)

keine Änderungsanträge

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen Matthias Nabholz, Leiter Amt für Umwelt und Energie, zur Verfügung (matthias.nabholz@bs.ch, Tel. 061 639 22 26).

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatschreiberin