



Rathaus, Marktplatz 9  
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62  
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch  
www.regierungsrat.bs.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation  
Bundesrätin Simonetta Sommaruga

Per Mail an  
Raphael.bucher@bafu.admin.ch

Basel, 29. März 2022

## **Regierungsratsbeschluss vom 29. März 2022**

### **Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes**

Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Dezember 2021 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes zugestellt. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

### **Grundsätzliche Einschätzung**

#### 1. CO<sub>2</sub>-Gesetz

Das vorliegende Gesetz kann nur ein erster Schritt sein. Denn die Massnahmen reichen noch bei weitem nicht, um die Pariser Klimaziele zu erreichen. Der Regierungsrat kann nachvollziehen, dass man rasch eine mehrheitsfähige Vorlage möchte. Aber weitere Schritte müssen danach zwingend folgen.

#### 2. Teilzweckbindung der CO<sub>2</sub>-Abgabe

Bisher hat die Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Abgabe bei sinkendem fossilem Energieverbrauch die Finanzierung des Gebäudeprogramms sichergestellt und Investitionsentscheide in erneuerbare Energieträger und in Effizienzmassnahmen positiv beeinflusst. Daher begrüssen wir den Vorschlag, die Teilzweckbindung temporär ab 2025 bis 2030 von aktuell 33 Prozent auf neu 49 Prozent zu erheben. Dieses Bekenntnis des Bundes zur Sicherstellung der Finanzierung des Gebäudeprogramms hilft den Kantonen auch weiterhin, umfangreiche Finanzmittel ergänzend bereitzustellen.

#### 3. Finanzierung der Massnahmen und Anteil Massnahmen im In- und Ausland

Vorgesehen ist, dass der Bund die zusätzlich notwendigen Massnahmen im Ausland aus den allgemeinen Bundesmitteln finanzieren wird. Im Sinn des Verursacherprinzips wäre es wünschenswert, wenn Wege gefunden würden, um diese Mittel aufzubringen, ohne die Bundeskasse zusätzlich zu belasten. Auch wäre eine starke Fokussierung auf Massnahmen im Inland zu begrüssen. Diese führen zu einem geringeren Abfluss der Wertschöpfung in andere Länder und sollten daher bevorzugt umgesetzt werden.

#### 4. Koordination zwischen Bund und Kantonen bei Förderungen

In der Gesetzesvorlage werden mehrere neue Förderungen durch den Bund genannt. Teilweise sehen die Kantone aber in gewissen Bereichen bereits eine Förderung vor. Folglich ist bei neuen Förderungen des Bundes, welche bei verschiedenen Kantonen schon zur Anwendung kommen, eine entsprechende Koordination zwischen Bund und betroffenen Kantonen sicherzustellen und die bereits bestehenden kantonalen Bestimmungen zu berücksichtigen.

#### **Anträge zu einzelnen Bestimmungen**

##### Art. 10 Abs 2<sup>bis</sup>

*Antrag:*

Es sind CO<sub>2</sub>-Zielwerte für schwere Nutzfahrzeuge festzulegen.

*Begründung:*

Die Einschätzung, dass die Elektrifizierung im Verkehr nicht nur hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Emissionen positive Effekte mit sich bringt, trifft auch für die Luftreinhaltung zu. Die Absenkung der CO<sub>2</sub>-Zielwerte für Neufahrzeuge (Personenwagen PW, Leichtnutzungsfahrzeuge LNF) analog der EU-Gesetzgebung ist das wichtigste Instrument, um den CO<sub>2</sub>-Austoss und gleichzeitig auch die Luftschadstoffemissionen zu reduzieren. Ein grosses Manko sind die fehlenden CO<sub>2</sub>-Zielwerte für schwere Nutzfahrzeuge, welche in der EU bereits in Kraft sind.

##### Art. 13d Pflicht zur Beimischung von erneuerbaren Flugtreibstoffen bei Flugpetrol und Art. 13e Sanktionen bei Nichterfüllung der Beimischquote

*Antrag:*

Auch wenn die Regelungen des CO<sub>2</sub>-Gesetzes am EuroAirport Basel-Mulhouse EAP aktuell noch nicht anwendbar sind, wäre es prinzipiell wünschenswert, wenn der Bund bei der verordnungsrechtlichen Umsetzung der neuen Förderbestimmungen im Luftfahrtgesetz die Anwendung bei Projekten am oder vom EAP als drittem Landesflughafen der Schweiz explizit einschliessen würde.

*Begründung:*

Die geplanten Vorgaben zur Beimischquote bei Flugbenzin sind am EAP und auch im schweizerischen Sektor nicht ohne weiteres anwendbar, da gemäss Flughafenstaatsvertrag französisches Recht gilt, wenn nichts anderes zwischen den Staaten vereinbart wurde. Immerhin wird der EAP entsprechenden französischen oder EU-Regelungen unterliegen.

##### Art. 37 Förderung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

*Antrag:*

Die Mittel für die Förderung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sind zu erhöhen, verbindlich zu gewährleisten und früher bereitzustellen.

*Begründung:*

Im Erläuterungsbericht wird zurecht festgestellt, dass der Förderbedarf die insgesamt vorgesehene Fördermittel voraussichtlich deutlich übersteigen wird. Zudem stammen die Fördermittel aus den Sanktionen der Fahrzeugimporteure. Sie sind damit nicht verlässlich planbar. Wir unterstützen die geplante Befristung bis 2030. Die Fördermittel sollen aber möglichst rasch und verlässlich zur Verfügung stehen.

### Art. 37a Grenzüberschreitender Personenverkehr auf der Schiene

*Antrag:*

Der Verwendungszweck ist offener zu formulieren. Jegliche Massnahme, die zu einer Zunahme des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs beitragen kann, sollte grundsätzlich beitragsberechtigt sein.

*Begründung:*

Die Begrenzung auf Angebote im Schienenfernverkehr ist nicht zielführend. Wir gehen davon aus, dass der Nutzen im grenzüberschreitenden Nahverkehr insbesondere innerhalb von Agglomerationen deutlich grösser wäre. Zudem gibt es neben fehlenden Angeboten auch starke betriebliche Hindernisse, die eine verstärkte Bahnnutzung erschweren. Wir denken dabei zum Beispiel an die kostspieligen und zeitaufwändigen Zulassungsverfahren für neues Rollmaterial oder an die fehlenden Möglichkeiten durchgängige internationale Zugtickets online zu erwerben.

### Art. 41 Information und Bildung

*Antrag:*

Die Begrifflichkeiten, welche im Gesetzestext für die Klimaanpassung und den Klimaschutz aufgeführt sind, sollten präzisiert und einheitlich sein. Art. 41 ist dahingehend anzupassen.

*Begründung:*

In Art. 41 Abs. 2 wird von Vorsorgemassnahmen im Klimaschutz gesprochen. Der erläuternde Bericht formuliert auf Seite 40 aus, dass damit die Auswirkungen des Klimawandels und die Massnahmen zu deren Bewältigung gemeint sind. Auch fehlt in Art. 41 Abs. 1 die Klimaanpassungsthematik.

### Art. 41a Förderung von CO<sub>2</sub>-neutralen Antriebstechnologien

*Antrag:*

Die Mittel für die Förderung von CO<sub>2</sub>-neutralen Antriebstechnologien für den öffentlichen Verkehr sind zu erhöhen und der Verwendungszweck ist auch auf die Mitfinanzierung von Lademöglichkeiten auszudehnen.

*Begründung:*

Die Beiträge dürfen nicht nur für Fahrzeuge ausgerichtet werden. Die Kosten für den Bau der notwendigen Lademöglichkeiten im Depot oder auf der Strecke sind mindestens so wichtig und sollen ebenfalls subventionsberechtigt sein. Der geplante Betrag von CHF 15 Mio. pro Jahr bei insgesamt CHF 165 Mio. ist bei weitem nicht ausreichend.

*Antrag:*


Analog zu den Absichten der EU sind ab 2035 nur noch CO<sub>2</sub>-freie Personenwagen zuzulassen.

*Begründung:*

Wenn für Personenwagen CO<sub>2</sub>-freie Technologien zu wirtschaftlichen Bedingungen zur Verfügung stehen, dann gibt es keinen Grund mehr, weshalb weiterhin Personenwagen mit fossilem Antrieb zugelassen werden sollen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne das Amt für Umwelt und Energie, Dr. Dominik Keller, dominik.keller@bs.ch, Tel. 061 267 08 04, zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatschreiberin