

Elektronisch an:
bettina.kast@bafu.admin.ch

Bern, 30. April 2024

Stellungnahme zur Vernehmlassung zur Klimaschutz-Verordnung (Vernehmlassung 2024/8)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zur Vernehmlassung der Klimaschutz-Verordnung Stellung nehmen zu können. Gerne legen wir unsere Haltung im Folgenden dar.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Stéphanie Penher

Geschäftsführerin
VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Vorbemerkung

Mit der Annahme des Klimaschutzgesetzes am 18. Juni 2023 hat sich das Volk klar für das Ziel von Netto-Null Treibhausgasemissionen und eine **weitestmögliche Emissionsminderung im Inland** ausgesprochen.

Die Stellungnahme des VCS Verkehrs-Club der Schweiz beschränkt sich im Folgenden auf diejenigen Aspekte der Vorlage, welche das Verkehrssystem betreffen.

Art. 10 KIG (Vorbildfunktion von Bund und Kantonen)

Der vorliegende Entwurf für die Klimaschutz-Verordnung enthält keine Ausführungsbestimmungen zu Art. 10 KIG (Vorbildfunktion von Bund und Kantonen). Diese sollen in einem separaten Paket in die Vernehmlassung geschickt werden, da sie «weiterer Abklärungen bedürfen» (Erläuternder Bericht, Seite 7). **Wenn diese weiteren Abklärungen der Sache dienen**, sind wir mit diesem Vorgehen einverstanden. Wir weisen aber darauf hin, dass die Zeit drängt. Die Ausführungsbestimmungen müssen auch für Art. 10 rechtzeitig am 1. Januar 2025 in Kraft treten.

Eine verspätete Inkraftsetzung würde dem in Abs. 1 geforderten Zweck des Artikels nicht gerecht: Ein Vorbild, das zu spät kommt, ist kein Vorbild. **Die Vorbildfunktion ist ein wichtiger Hebel.** Hier kann die öffentliche Hand aufzeigen, wie gute Klima- und Massnahmenpläne mit Zwischenzielen aussehen. Der Einbezug der vorgelagerten (Leistungen von Zulieferern) und nachgelagerten Emissionen durch Dritte (z.B. Verkehrsemissionen durch den geplanten Ausbau von Nationalstrassen) ist für die Vorbildwirkung zentral. Uns ist bewusst, dass die Emissionsreduktion auf Netto-Null bis 2040 inklusive vor- und nachgelagerte Emissionen («Scope 3») anspruchsvoll ist. Umso wichtiger sind hier klare und zielführende Bestimmungen, welche die Scope-3-Emissionen von Anfang an mitberücksichtigen, und der Aufbau von Beschaffungsplattformen, welche diese Kriterien erfüllen.

Art. 4 KIV

Wie im Erläuternden Bericht dargelegt, machen die CO₂-Emissionen nur rund ein Drittel der gesamten Klimawirkung der Luftfahrt aus. Deshalb ist es zwingend, die Nicht-CO₂-Klimawirkung bestmöglich mitzuerfassen. Die vorgesehene Regelung ermöglicht dies nicht, da das wichtigste Treibhausgas überhaupt, der Wasserdampf und die verursachte Wolkenbildung, nach Art. 4 Abs. 1 KIV nicht bilanziert würde.

Aufgrund einer Wesentlichkeitsanalyse ist es unabdingbar, dass die Hauptklimawirkung der Luftfahrt miterfasst wird. Die im Erläuternden Bericht erwähnten Unsicherheiten sind hier irrelevant, da nicht die Klimawirkung eines Einzelflugs an einem bestimmten Tag zu einer gewissen Uhrzeit interessiert, sondern die kumulierte jährliche Wirkung.

Wir beantragen deshalb, dass die Klimawirkung mit den generischen Faktoren der Akademie der Wissenschaften berechnet werden. Wenn das BAZL diese Analyse verfeinern will, empfehlen wir, das Berechnungstool ANCO¹ zu benutzen, welches erlaubt, für konkrete Destinationspaare jahresgemittelte Klimawirkungen zu berechnen. Dies liefert die deutlich genaueren Daten als der Vorschlag des Bundesrates, welcher die Klimawirkung der Luftfahrt um einen Faktor 3 unterschätzen würde.

¹ CE Delft (2023): Aviation Non-CO₂ estimator (ANCO). A tool for quantifying the non-CO₂ climate impact of aviation, Delft.

Anders als im Erläuternden Bericht behauptet (Seite 12: «Für eine Berücksichtigung wäre dann eine Anpassung der gesetzlichen Grundlagen notwendig»), ist das Gesetz in Art. 3 Abs. 6 eindeutig und liefert die gesetzliche Grundlage für den Einbezug der gesamten Klimawirkung von Luft- und Schifffahrt.

Zusätzlich soll explizit erwähnt werden, dass Treibstoffe, die im Schweizer Sektor des Basler Flughafens getankt werden, ebenfalls erfasst werden müssen. Auch wenn dieser Flughafen auf französischem Boden liegt, wird die grosse Mehrheit der Flüge nach Schweizer Recht durchgeführt.

Änderungsantrag:

¹ *Das Bundesamt für Zivilluftfahrt meldet dem BAFU jährlich die Emissionen von Stickoxiden, Russpartikeln, **Wasserdampf und** oxidierten Schwefelverbindungen, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre durch in der Schweiz **sowie am Flughafen Basel-Mulhouse im Schweizer Sektor** getankte Treibstoffe verursacht werden.*

² *(...) zu berechnen. **Im Minimum ist dies mit generischen jahresgemittelten Daten für alle Flüge auszuweisen mit dem Ziel, künftig effektiv geflogene Destinationspaare als Grundlage zu verwenden.***

³ *Das BAFU veröffentlicht jährlich die Ergebnisse der Berechnung nach Absatz 2 **im Rahmen der Publikation der Treibhausgasstatistik.***

Art. 8 KIV

Betreiber von Luftfahrzeugen sollen die Nicht-CO₂-Klimawirkung des Betriebs der Luftfahrzeuge in den Fahrplänen abbilden müssen und nicht bloss «können».

Änderungsantrag:

³ *Betreiber von Luftfahrzeugen **können bilden** im Fahrplan auch (...) **ab.***

Kategorien vor- und nachgelagerter Emissionen

Art. 2 Bst. g. Anhang 1 KIV: Wir befürworten, dass bei den Netto-Null-Unternehmen die vorgelagerten Emissionen, die durch das Pendeln der Arbeitnehmenden verursacht werden, ebenfalls erfasst werden müssen.

Art. 3 Anhang 1 KIV: Zusätzlich beantragen wir den Abschnitt durch die Kundenmobilität zu ergänzen. Dabei sollen die Emissionen, welche bei der Anfahrt zum Unternehmen durch die Mobilität der Kunden emittiert werden, ebenfalls erfasst werden.