



Beschluss des Stadtrats

vom 9. März 2022

Nr. 214/2022

Umwelt- und Gesundheitsdepartement, Revision des CO₂-Gesetzes, Vernehmlassung, Zuschrift

IDG-Status: öffentlich

Der Bundesrat hat am 17. Dezember 2021 die Vernehmlassung zum revidierten CO₂-Gesetz für die Zeit von 2025 bis 2030 eröffnet. Mit der vorgelegten Revision des CO₂-Gesetzes sollen die für die Schweiz bis 2030 gesetzten Zielvorgaben und Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen rechtlich verbindlich verankert werden, als Beitrag der Schweiz an die Erfüllung des Klima-Abkommens von Paris.

Die Stadt Zürich wurde eingeladen, dem Schweizerischen Städteverband gegenüber Position zu beziehen. Aufgrund des wegweisenden Engagements in der Energie- und Klimapolitik der letzten Jahrzehnte sowie dem im Dezember vom Gemeinderat verabschiedeten Netto-Null-Ziel 2040, lässt die Stadt Zürich ihre Äusserungen zu den Vorlagen des Bundesrats sowohl dem Schweizerischen Städteverband (SSV) wie auch direkt dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zukommen. Die Stellungnahme der Stadt Zürich umfasst einerseits ein Begleitschreiben mit einer generellen Rückmeldung zum Gesetz und andererseits eine detaillierte Rückmeldung zur Gesetzesvorlage mit konkreten Formulierungs-Anträgen.

Die Vernehmlassungsantwort wurde vom Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich unter Einbezug der Fachleute der direkt betroffenen Departemente und Dienstabteilungen erarbeitet.

Der Stadtrat beschliesst folgende Zuschrift an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und den Schweizerischen Städteverband (SSV):

Gerne nimmt der Stadtrat von Zürich die Gelegenheit wahr, Ihnen die Stellungnahme der Stadt Zürich zur Revision des CO₂-Gesetzes zu unterbreiten. Die grundsätzliche Stossrichtung sowie die gesetzliche Verankerung konkreter Zielwerte und entsprechender Massnahmen für die Reduktion der Treibhausgasemissionen erachtet die Stadt Zürich als sinnvoll und notwendig, um die Klimaerwärmung auf das angestrebte Ziel von maximal 1,5 Grad Celsius begrenzen zu können. Seit dem Pariser Klimaabkommen 2015 haben sich die Dringlichkeit und der Zeitdruck deutlich erhöht, auf Stufe der CO₂-Gesetzgebung für alle Sektoren, die fossile Energieträger einsetzen, wirkungsstarke Vorgaben und Rahmenbedingungen zum Klimaschutz festzusetzen. Sie sollen die notwendige rasche Transformation von fossilen auf erneuerbare Energieträger bewirken. Gemäss Erläuterungsbericht Seite 7 sind die Temperaturen in der Schweiz in den letzten 150 Jahren bereits um zwei Grad angestiegen. Die Schweiz hat folglich ein besonders grosses Interesse, die Erwärmung zu minimieren. Entsprechend sollten auf Gesetzesstufe die dafür wirksamen und zielführenden Vorgaben verankert werden.



2/4

Das Zürcher Stadtparlament hat am 2. Februar 2022 beschlossen, dem Volk eine Änderung der Gemeindeordnung vorzulegen, über die am 15. Mai 2022 abgestimmt wird. Gemäss Vorlage soll die Stadt Zürich bis 2040 klimaneutral sein, die Stadtverwaltung bis 2035. Das CO₂-Gesetz ist eine nötige und relevante Rahmenbedingung für die Erreichung dieses städtischen Klimaziels. In den folgenden Ausführungen möchten wir auf die aus Sicht der Stadt Zürich zentralen klima- und energiepolitischen Aspekte des Gesetzes eingehen. In der Beilage übermitteln wir Ihnen unsere detaillierte Rückmeldung.

1) Stossrichtung

Wir begrüssen ein neues und auf Aktualität bezogenes CO₂-Gesetz. Das Gesetz geht grundsätzlich in die richtige Richtung. Die Ziele sind aus Sicht des Klimaschutzes jedoch deutlich zu wenig ambitioniert und die Massnahmen zu wenig wirksam. Sie reichen bei weitem nicht aus, um schweizweit bis 2050 netto null Treibhausgasemissionen zu erreichen und stellen weder für das Netto-Null-Ziel bis 2040 der Stadt Zürich noch jenes des Bundesrats bis 2050 eine adäquate Rahmenbedingung dar. Der mehrheitlich anerkannte und für das Netto-Null-Ziel zwingend nötige Ausstieg aus der Nutzung fossiler Energieträger (Treibstoffe und Brennstoffe) muss viel klarer und ambitionierter geregelt werden.

2) Zielsetzung

Das mit der Revisionsvorlage angestrebte Gesamtziel einer Reduktion der schweizerischen direkten Treibhausgasemissionen um 50 Prozent (wovon nur 60 Prozent im Inland) bis 2030 orientiert sich am minimal Machbaren und ist mit Blick auf die Zielsetzungen des Pariser Übereinkommens nicht ausreichend. Im Inland ist eine Reduktion der direkten Treibhausgasemission von mindestens 50 Prozent bis 2030 vorzusehen. Mit Kompensationsprojekten im Ausland soll die Schweiz darüber hinaus international zur Reduktion der Treibhausgase beitragen. Zudem sollte das Gesetz ein Ziel zur Reduktion der indirekten Emissionen der Schweiz enthalten. Dieses erachten wir als dringend notwendig, um die international nötige Reduktionswirkung zu erzielen und insbesondere auch, um eine Verlagerung der Emissionen ins Ausland zu vermeiden.

3) Mobilität / Verkehr

Im Verkehrsbereich sind die Städte weitgehend vom Bund und vom Verhalten privater Akteure abhängig. Die Stadt Zürich strebt im Bereich Verkehr gemäss dem neuen kommunalen Verkehrsrichtplan bis 2030 eine Reduktion der Treibhausgase auf Netto Null an. Dafür ist die Stadt auf griffige Massnahmen auf Bundesebene angewiesen. Die vorgeschlagenen Bestimmungen im Gesetz reichen bei weitem nicht aus, um die Treibhausgasemissionen im Bereich Verkehr auf dem Stadtgebiet von Zürich genügend zu reduzieren. Aber auch die Ziele auf Bundesebene können damit nicht erreicht werden. Die Stadt Zürich schlägt deshalb vor, folgende Punkte im Gesetz zu ergänzen oder zu verschärfen:

- **Flottengrenzwerte:** Es wird grundsätzlich begrüsst, dass das Gesetz dazu führt, dass Fahrzeuge mit tieferen CO₂-Emissionen auf den Markt kommen. Die Grenzwerte sind jedoch wenig ambitioniert und reichen nicht aus, um ein Netto-Null-Ziel bis 2050 oder die Halbierung der verkehrsbedingten Emissionen bis 2030 zu erreichen. Für alle Fahrzeugkategorien sollten tiefere Werte gesetzt werden.



3/4

Zusätzlich sollten auch für die schweren Nutzfahrzeuge Flottengrenzwerte eingeführt werden.

- **CO₂-Abgabe auf Treibstoffe und Mobility Pricing:** Das Gesetz sieht keine Lenkungsabgabe für fossile Treibstoffe vor. Eine Lenkungsabgabe gehört neben den Flottengrenzwerten zu den effektivsten Massnahmen, um die Emissionen durch den Landverkehr zu reduzieren und die Gemeinden in ihren Bestrebungen zu unterstützen, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu senken. Bisher konnten die Treibhausgasemissionen des Verkehrs nicht ausreichend reduziert werden, weshalb das Gesetz zusätzlich eine Lenkungsabgabe vorsehen sollte. Zudem erachten wir es als notwendig, dass die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen auch im geplanten Mobility Pricing berücksichtigt werden.
- Die Förderung des **Infrastrukturausbaus für umweltschonende Mobilität** (Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlicher Verkehr) ist eine wichtige und effektive Klimaschutzmassnahme in Städten und sollte entsprechend breit mit den dafür nötigen Rahmenbedingungen und Förderprogrammen unterstützt werden. Das Gesetz fokussiert ausschliesslich auf Ladestationen für die Elektromobilität.
- Damit die Städte ihre Klimaziele effektiv verfolgen können, benötigen sie eine **Handhabung für einen möglichen Ausschluss von treibhausgasemittierenden Fahrzeugen** auf Stadtgebiet.
- **CO₂-neutrale Produktion von Strom und Wasserstoff:** Das Gesetz geht grundsätzlich davon aus, dass elektrifizierte oder durch Wasserstoff angetriebene Fahrzeuge CO₂-neutral sind. Das ist jedoch nur der Fall, wenn auch die für den Betrieb verwendete Elektrizität wie auch der Wasserstoff mit erneuerbaren Energien hergestellt wurden. Dieser Grundsatz sollte im CO₂-Gesetz festgelegt und auch im Energiegesetz verankert werden.

4) Gebäudebereich

Wir begrüssen, dass das Gesetz Anreize für Hausbesitzende schafft, um den Heizungsersatz zugunsten erneuerbarer Wärmequellen voranzutreiben. Der Ersatz fossiler Brennstoffe sollte jedoch deutlich konsequenter reguliert werden, ähnlich den Energiegesetzen der Kantone Basel-Stadt und Zürich. Zusätzlich zum Heizungsersatz sind aber **auch Massnahmen zur energetischen Gebäudesanierung**, wie z. B. die Dämmung der Hülle, mit Beratung und finanziellen Beiträgen zu fördern. Je besser ein Haus wärmegedämmt ist, desto tiefer ist der Verbrauch an Brennstoff für das Heizen.

Die Beschränkung des Maximums der **CO₂-Abgabe** auf dem vorgeschlagenen tiefen Niveau schränkt die Wirkung dieser Lenkungsabgabe stark ein – **der maximale Satz ist anzuheben**.

Um das nationale Klimaziel voranzutreiben, sollte der Einbau von fossilen Heizungen auch auf nationaler Ebene mindestens **bewilligungspflichtig** sein und nur in gut begründeten Ausnahmefällen bewilligt werden. Grundsätzlich sollten so schnell wie möglich keine Bewilligungen für fossil betriebene Heizungen mehr erteilt werden. Eine Beratungspflicht reicht für die notwendige Transformation nicht aus.



4/4

5) Weitere Aspekte

- Bei den Sach- und Richtplanungen des Bundes und der Kantone wird der Klimaschutz noch zu wenig berücksichtigt. Es gibt dafür keine oder nur punktuelle oder sehr allgemeine rechtliche Vorgaben. Darum ist neben dem neuen CO₂-Gesetz abzuklären, ob im Raumplanungsgesetz neue Bestimmungen zur Berücksichtigung der Klimathematik bei Sach- und Richtplanungen aufgenommen werden sollten.
- Wir begrüssen die geplanten regelmässigen Überprüfungen der klimabedingten Risiken durch die FINMA und die SNB (Art. 40d). In diesem Zusammenhang unterstützen wir insbesondere auch die Absichten des Bundesrats, im Finanzsektor mittels verschiedener Massnahmen Klimatransparenz zu erwirken, um damit Greenwashing zu vermeiden.
- Die Prüfung der Klimaverträglichkeit muss ein ordentlicher Bestandteil der Umweltverträglichkeitsprüfung werden. Das muss zusätzlich im CO₂-Gesetz verankert und in der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung präzisiert werden.
- Mit Blick auf den – vor der Pandemie – rasch gewachsenen Treibhauseffekt und die sehr hohe Flugquote der Schweiz, ist der Flugverkehr in und aus der Schweiz von hoher Relevanz. Deshalb braucht es ergänzend zur Beimischquote erneuerbarer Flugtreibstoffe weitere wirksame Massnahmen, sowohl zum Ausbau klimafreundlicher internationaler Personenverkehrsangebote, als auch zum Einbezug der Kostenwahrheit für die Treibhauseffekte des Flugverkehrs.

Die ausführliche Stellungnahme zur Gesetzesvorlage mit konkreten Formulierungsanträgen erhalten Sie in der Beilage. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mitteilung je unter Beilage an die Vorstehenden des Finanz-, des Gesundheits- und Umwelt-, des Hochbaudepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die Finanzverwaltung, den Umwelt- und Gesundheitsschutz, das Tiefbauamt, ERZ Entsorgung + Recycling Zürich, das Amt für Hochbauten, das Amt für Städtebau, Immobilien Stadt Zürich, das Elektrizitätswerk, die Energiebeauftragte, die Erdgas Zürich AG und durch Zuschrift an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sowie in Kopie an den Schweizerischen Städteverband, Monbijoustrasse 8, 3001 Bern (physisch sowie elektronisch).

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti