



Beschluss des Stadtrats

vom 14. September 2022

GR Nr. 2022/257

Nr. 858/2022

Schriftliche Anfrage von Dominik Waser und Anna-Béatrice Schmaltz betreffend Energiesparmassnahmen durch Verhaltensänderungen, Möglichkeiten zur Reduktion von Erdöl und Erdgas in der Stadt und der Verwaltung sowie Haltung zu den Empfehlungen der internationalen Energieagentur (IEA)

Am 15. Juni 2022 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Dominik Waser und Anna-Béatrice Schmaltz (beide Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2022/257, ein:

Aufgrund des Krieges in der Ukraine und den damit verbundenen Erhöhungen der Energiepreise wird vermehrt über Energiesparmassnahmen durch Verhaltensänderungen und Suffizienz gesprochen. So hat kürzlich die üblicherweise sehr konservative Institution IEA - die internationale Energieagentur - einen Appell mit 10 Handlungsempfehlungen (<https://www.iea.org/reports/a-10-point-plan-to-cut-oil-use>) publiziert, wie der Verbrauch von Erdöl reduziert werden könnte. Da jedoch, wie eine Studie (<https://doi.org/10.21256/zhaw-2419>) der ZHAW aus dem Jahr 2021 zeigt, ohne politische Massnahmen nur ein kleiner Teil der Bevölkerung suffizienter zu leben beginnt, braucht es kollektives Handeln und Regeln, die politisch durchgesetzt werden.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, um den Verbrauch von Erdöl und Erdgas in der Stadt Zürich durch kollektive Verhaltensänderungen zu reduzieren? Was wird bereits umgesetzt?
2. Wie positioniert sich der Stadtrat zu folgenden Handlungsempfehlungen der IEA bzw. schätzt er die Möglichkeiten einer Umsetzung in der Stadt ein? Wäre der Stadtrat bereit, diese verbindlich umzusetzen? (Bitte um Stellungnahme zu jedem einzelnen Punkt.)
 - a. Senkung der Tempolimits auf Autobahnen um mindestens 10 km/h
 - b. Möglichst dreimal in der Woche Homeoffice
 - c. Autofreie Sonntage in den Städten
 - d. Vergünstigung des öffentlichen Nahverkehrs und Anreize für Fuss- und Radverkehr
 - e. Wechselnde Fahrverbote für Privatautos in Grossstädten
 - f. Fahrgemeinschaften und weitere Massnahmen zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs
 - g. Förderung von kraftstoffsparendem Fahren im Güterstrassenverkehr
 - h. Hochgeschwindigkeits- und Nachtzüge statt Flugverkehr, wo möglich
 - i. Vermeidung von Geschäftsflügen bei alternativen Optionen
 - j. Mehr Nachdruck bei der Einführung von Elektro- und kraftstoffsparenderen Fahrzeugen
3. Wo sieht der Stadtrat Möglichkeiten, in der Verwaltung den Verbrauch von Erdöl und Erdgas durch kollektive Verhaltensänderungen oder Suffizienz zu reduzieren?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Um das neue Klimaschutzziel Netto Null 2040 der Stadt Zürich zu erreichen und dabei jederzeit die Energieversorgung sicherzustellen, braucht es einen gesellschaftlichen Wandel durch Innovationen, Investitionen und Verhaltensänderungen. Das braucht Zeit, und die Stadt bleibt bei der Entwicklung von Massnahmen in ständigem Austausch mit der Bevölkerung, der Wirtschaft, der Wissenschaft, dem Kanton und dem Bund.

Städtische Massnahmen können auf verbindlicher (Normen, Gebote, Verbote) oder auf freiwilliger (Information, Beratung) Basis auf eine Verhaltensänderung hinwirken. Im Hinblick



2/8

auf die aktuelle Energieversorgungslage sind insbesondere Informations- und Sensibilisierungsmassnahmen zentral, die sich rasch auf eine Verhaltensänderung respektive eine Bedarfsreduktion an fossilen Energieträgern auswirken.

Neben den Massnahmen zur raschen Bedarfsreduktion initiierte die Stadt weitere Massnahmen, die langfristig zu einer Reduktion des Verbrauchs von Erdöl und Erdgas durch Effizienzsteigerung, Suffizienz oder Ersatz durch erneuerbare Energien führen. So wird mit dem Ausbau der thermischen Netze und der Stilllegung des Gasnetzes die Abhängigkeit vom fossilen Energieträger Gas mittel- bis langfristig deutlich reduziert und mit der Erarbeitung der Dachstrategie «Stadträume und Mobilität 2040» eine wichtige Grundlage für attraktive öffentliche Räume und eine umweltschonende, effiziente Mobilität in einer lebenswerten und klimaneutralen Stadt gelegt.

Im Weiteren wird auf den Beschluss des Stadtrats vom 7. September 2022 zur Taskforce Energie und zu Energiesparmassnahmen (Sofortmassnahmen) verwiesen (Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 848/2022).

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Frage 1

Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, um den Verbrauch von Erdöl und Erdgas in der Stadt Zürich durch kollektive Verhaltensänderungen zu reduzieren? Was wird bereits umgesetzt?

Das vielfältige Informations- und Beratungsangebot der Stadt informiert Liegenschaftsbesitzende, Unternehmen und Privathaushalte zielgruppenspezifisch zum Thema energieeffizienter und klimafreundlicher Gebäudebetrieb. Bei der Energieberatung Stadt Zürich erhalten die Interessierten eine persönliche Erstberatung zu den Themen Heizungsersatz, Solaranlagen, Gebäudesanierungen, Energiesparen im Haushalt und Elektromobilität. Ergänzt wird die Erstberatung durch ein breites Angebot an weiterführenden Beratungen vor Ort zur Unterstützung und Begleitung auf dem Weg in eine fossilfreie und energieeffiziente Zukunft. Zusätzlich bietet die Stadtverwaltung Beratungsangebote in Unternehmen sowie zu den Förderangeboten, u. a. auch für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität, an.

Die Beratungsangebote werden durch das Onlineangebot der Stadt abgerundet: Die Energieplattform www.stadt-zuerich.ch/energie umfasst auf einer zentralen Webseite alle relevanten Informationen rund ums Thema effizienter Gebäudebetrieb, erneuerbare Energien und Förderung. Insbesondere die Verhaltenstipps zum energiebewussten Gebäudebetrieb zeigen, wie mit dem richtigen Heizen, Kühlen und Lüften der Energiebedarf rasch reduziert werden kann.

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass Sensibilisierungskampagnen wichtige Treiber sind für kollektive Verhaltensänderungen. Unter anderem wurde im Jahr 2020 die Klimakampagne «Mehr Zürich – weniger CO₂» zur Bekanntmachung des Klimaschutzziels Netto Null initiiert und seither jährlich fortgeführt. Ebenfalls im Jahr 2020 startete das Elektrizitätswerk (ewz) – der nachhaltigste Energieversorger der Schweiz – seine Kampagne «Das Klima dankt», die laut ewz-Marktforschung grosse Beliebtheit in der Zürcher Bevölkerung geniesst und deshalb diesen Sommer bereits in die vierte Runde ging.



3/8

Im Herbst 2021 ist es der Stadt mit dem Klimabüro-Pop-up auf dem Werdmühleplatz inklusive Briefversand, Veranstaltungen und Ausstellung gelungen, einen Schritt auf die Liegenschaftsbesitzenden zuzugehen und das städtische Beratungsangebot greifbar und zugänglich zu machen. Auch dieses Jahr werden Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer auf die Energiesparempfehlungen, die Angebote der Energieberatung und die Förderprogramme der Stadt Zürich aufmerksam gemacht. Diese Sensibilisierungsmassnahmen werden weitergeführt und auf die neue Energiesparkampagne des Bundesamts für Energie (BFE) abgestimmt.

Die Stadt hat gegenüber der Bevölkerung und der Wirtschaft eine wichtige Vorbildfunktion. Deshalb prüfte der Stadtrat bereits jetzt, vor dem Eintritt einer eventuellen Strom- oder Gas-mangellage, Energiesparmassnahmen auf freiwilliger Basis zu ergreifen (STRB Nr. 848/2022). Neben den bereits erwähnten Informations- und Beratungsangeboten für Liegenschaftsbesitzende werden weitere Sensibilisierungsangebote für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung sowie Mieterinnen und Mieter von städtischen Liegenschaften lanciert. Der Stadtrat prüft, welche Massnahmen zu welchem Zeitpunkt umgesetzt werden können.

Neben Information und Sensibilisierung fördert der Stadtrat den notwendigen Wandel hin zu einer ressourceneffizienteren Gesellschaft mit Beratung, partizipativen Projektgruppen und Innovationsförderung – sowohl im physischen als auch im digitalen Raum. So dient zum Beispiel das «Klimaforum» (STRB Nr. 426/2019) unter anderem dem Aufbau und der Umsetzung konkreter Netto Null Gebäudeprojekte. Die entstandenen Projektgruppen sind interdisziplinär zusammengesetzt und arbeiten sowohl physisch als auch digital an der Weiterentwicklung ihrer Projekte (<https://mitwirken.stadt-zuerich.ch/processes/klimaforumzuerich>). Die Weiterentwicklung fusst auf dem Feedback städtischer Fachleute, von Stakeholdern sowie Zürcherinnen und Zürchern. Mit dem Öko-Kompass (STRB Nr. 307/2021) wird den KMU ein firmenspezifisches Beratungsangebot bereitgestellt, um unter anderem im Gebäudebereich einfach umsetzbare und pragmatische Massnahmen zur Einsparung von Energie und Ressourcen zu ermöglichen. Beim jährlich stattfindenden «Climathon» Zürich (STRB Nr. 1014/2021) werden dieses Jahr in der Challenge-Kategorie «Energie» Projektideen ausgearbeitet, die auf Ressourceneffizienz abzielen. Die drei Formate «Klimaforum», «Öko-Kompass» und «Climathon» sind positiv besetzt und werden von den Teilnehmenden durchwegs geschätzt; die stetige agile Weiterentwicklung und Skalierung dieser Formate ist einer kollektiven Verhaltensänderung förderlich. Auch unterstützt die Stadt verschiedenste private Netzwerkaktivitäten wie zum Beispiel die Klimaplattform der Wirtschaft Zürich oder Klimastadt Zürich durch Partnerschaften oder projektbezogene Zusammenarbeit.

Die Stadt versucht zudem auch neue ergebnisoffene Wege zu gehen, die einen Beitrag hin zu einer fossilfreien Gesellschaft leisten können. So lancierte das «Kultur Labor Zürich» im Mai 2022 das Pilotprojekt «Arts for Future», das kulturelle Projekte unterstützt, die sich transdisziplinär mit den Themen Klimawandel und Nachhaltigkeit befassen. Oder sie ermöglicht als Fallstudienpartnerin die Fallstudie «Netto Null in der Stadt Zürich. Welche nachhaltigen Transformationen erfordert das Klimaziel Netto Null?», die in der Lehrveranstaltung Umweltproblemlösen 2022/23 mit über 100 erstsemestrigen Studierenden des Departements Umweltsystemwissenschaften ETH durchgeführt wird.



4/8

Einen weiteren Anreiz zur Verhaltensänderung bilden die finanziellen Fördermittel der Stadt Zürich. So hat sich die finanzielle Förderung über die 2000-Watt-Beiträge für Massnahmen zum Heizungsersatz, zur Solarenergie, Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und zum Kauf von effizienten Haushaltsgeräten bewährt (Verordnung über gemeinwirtschaftliche Leistungen des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich [ewz] im Rahmen der 2000-Watt-Ziele [VGL ewz], AS 732.360). Am 1. August 2022 startete ein neues Programm zur energetischen Gebäudesanierung, das finanzielle Unterstützung bietet bei der Sanierung von Fassaden und Fenstern. Voraussichtlich am 1. Oktober 2022 wird ein weiteres Programm starten, das auch den frühzeitigen Ersatz von fossilen Heizungen sowie Beratungen für die Optimierung von bestehenden Heizanlagen finanziell fördert. Die Förderangebote werden laufend weiterentwickelt und auf ihre Wirkung hin überprüft. Die Stadt stimmt ihre Förderangebote mit jenen des Bundes und des Kantons optimal ab, um mit den eingesetzten Geldern eine möglichst hohe Wirkung zu erzielen.

Im Verkehrsbereich wird das stadt- und klimagerechte Mobilitätsverhalten mit der konsequenten Förderung des Umweltverbunds (Fussverkehr, Veloverkehr, ÖV, Taxis, Carsharing und Mitfahrzentralen) und der Verbesserung der Fuss- und Veloinfrastruktur unterstützt. Mit einer hohen Aufenthaltsqualität und attraktiven Erholungsflächen unterstützt die Stadt auch ein suffizientes Freizeitverhalten. Mit Information, Kommunikation, Mobilitätsmanagement und Beratung für autoarme Wohnsiedlungen usw. werden bereits heute auf verschiedenen Kanälen zahlreiche Zielgruppen für eine nachhaltige und klimagerechte Mobilität sensibilisiert.

Der kommunale Richtplan Verkehr gibt diesbezüglich die Stossrichtung klar vor: «Die städtische Mobilität richtet sich auf das Klimaschutzziel von Netto-Null-Treibhausgase bis ins Jahr 2030 aus». Entsprechend werden die Mobilitätsstrategien aktualisiert oder weiterentwickelt. Die neue Dachstrategie «Stadtraum und Mobilität 2040» wurde im März 2022 vom Stadtrat beschlossen (STRB Nr. 266/2022).

Mit dem Beschluss einer schnelleren Umsetzung des Klimaschutzziels in der Stadtverwaltung (Netto Null bis 2035 statt 2040, STRB Nr. 381/2021) übernimmt der Stadtrat in seinem direkten Gestaltungsbereich eine Vorbildfunktion für gesamtstädtische kollektive Verhaltensänderungen (s. Antwort auf Frage 3).

Frage 2

Wie positioniert sich der Stadtrat zu folgenden Handlungsempfehlungen der IEA bzw. schätzt er die Möglichkeiten einer Umsetzung in der Stadt ein? Wäre der Stadtrat bereit, diese verbindlich umzusetzen? (Bitte um Stellungnahme zu jedem einzelnen Punkt.)

a. Senkung der Tempolimits auf Autobahnen um mindestens 10 km/h

Die Senkung von Tempolimits auf Autobahnen betrifft übergeordnetes Recht (Bund). Temporeduktionen haben positive Auswirkungen auf Lärmbelastung, Kraftstoffverbrauch und Verkehrssicherheit und können den Verkehrsfluss erhöhen. Deshalb begrüsst der Stadtrat die Empfehlung, die Tempolimits zu senken.

b. Möglichst dreimal in der Woche Homeoffice

Der Stadtrat hat keine Möglichkeit, auf Private direkt Einfluss zu nehmen. Bei den städtischen Angestellten wird Homeoffice seit 2018 im Reglement über mobiles Arbeiten geregelt (AS 177.165). Das Reglement wurde auf Basis der Erfahrungen während der



Corona-Pandemie per 1. Januar 2022 aktualisiert, um Homeoffice weiter zu fördern und die Nutzung auszubauen (STRB Nr. 814/2021). Der Stadtrat hat festgelegt, dass mobiles Arbeiten grundsätzlich bewilligt wird, wenn es betrieblich möglich ist. Vorgaben zum Anteil von Homeoffice bestehen jedoch keine. Ob und zu welchem Anteil Homeoffice mit den Angestellten vereinbart wird, ist nicht übergeordnet vorgegeben, sondern entscheiden die jeweiligen Anstellungsinstanzen aufgrund der betrieblichen Begebenheiten.

Würden einheitlich drei Tage Homeoffice pro Woche vorgeschrieben, wären verschiedene Nebeneffekte möglich. So erschwert ein hoher Anteil von Homeoffice-Tagen die Zusammenarbeit, beispielsweise zur Einarbeitung neuer Angestellter oder Anleitung von Auszubildenden. Die Erfahrungen des vergangenen Jahrs, während dem zur Einschränkung der Ansteckungszahlen durch das Coronavirus Teile der Verwaltungsaufgaben fast ausschliesslich im Homeoffice erbracht worden sind, haben gezeigt, dass persönliche Begegnungen der Zusammenarbeit und Gesundheit der Angestellten förderlich sind und helfen, eine Kultur zu etablieren, die auf Zugehörigkeit basiert. Überdies besteht das Risiko, dass die Verlagerung der Büroflächen ins Homeoffice zu einer privaten Verhaltensänderung führt und der individuelle Raum- und Heizbedarf im Wohnen dauerhaft erhöht wird. Demgegenüber liessen sich Energieressourcen für die Beheizung dann einsparen, wenn die Arbeitsplatzflächen aufgrund von Homeoffice insgesamt reduziert würden. Weiter könnten umfangreiche Kostenbeteiligungen auf die Stadtverwaltung zur Entschädigung der Mietkosten und der Ausstattung der Homeoffices zukommen, wenn künftig die Arbeit mehrheitlich aus dem Homeoffice vorgeschrieben würde (vgl. auch Antworten auf Interpellation GR Nr. 2020/214). Aus diesen Gründen empfiehlt es sich, Homeoffice weiterhin individuell an den betrieblichen und persönlichen Möglichkeiten auszurichten.

c. Autofreie Sonntage in den Städten

Die Durchführung von autofreien Sonntagen sind als Massnahme zur Sensibilisierung der Bevölkerung sinnvoll. Sie ermöglichen, an ausgewählten Tagen und Strassenabschnitten die Nutzungsschwerpunkte im öffentlichen Raum weg von der Mobilität in Form von motorisiertem Individualverkehr (MIV) hin zu anderen Mobilitäts- oder Aneignungsformen zu lenken.

d. Vergünstigung des öffentlichen Nahverkehrs und Anreize für Fuss- und Radverkehr

Die Bundesverfassung hält als Grundsatz fest, dass die Kosten des öffentlichen Verkehrs zu einem angemessenen Teil durch die von den Nutzenden bezahlten Preise gedeckt werden (Art. 81a Abs. 2 Bundesverfassung [BV, SR 101]). Diese Verfassungsvorgabe trägt gemäss Botschaft «der Erkenntnis Rechnung, dass Mobilität nicht zu billig sein darf», da sonst die Nachfrage ungebremst ansteige und zu immer höheren Investitions- und Investitionsfolgekosten führe, «die das System letztlich ersticken könnten» (BBI 2012 1676). Art. 81a Abs. 2 BV bezweckt also, dass die Nutzung des öffentlichen Verkehrs nicht zu günstig oder kostenlos sein darf, um eine ungebremste Nachfrage nach dem ÖV zu verhindern (s. auch STRB Nr. 590/2021 zur Volksinitiative «Gratis ÖV für Züri», Antrag auf Ungültigerklärung).



In der Stadt Zürich sind die Tarife für den ÖV bereits attraktiv. Eine weitere Verbilligung ginge auf Kosten der Steuerzahlenden. Zudem kann eine Vergünstigung des öffentlichen Nahverkehrs aus Sicht des Stadtrats nur dann einen wesentlichen Beitrag leisten, die Mobilität vom MIV weg zum Umweltverbund zu lenken, wenn in Abstimmung dazu und gleichzeitig beim MIV Massnahmen umgesetzt werden, die dessen Attraktivität einschränken (Push- und Pull-Massnahmen zugunsten nachhaltiger Mobilität). Und schliesslich liegt die ÖV-Tarifierung nicht in der Kompetenz der Stadt, zuständig hierfür ist der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV).

Anreize für den Fuss- und Veloverkehr werden mittels Verbesserung der Infrastruktur gesetzt. Zum Beispiel wurden in den letzten zehn Jahren zur Förderung des Fussverkehrs insgesamt 12 km Fusswege aufgewertet oder neu erstellt, 46 Plätze und Quartierzentren aufgewertet und 67 Begegnungszonen eingerichtet. Auch für den Veloverkehr wurden diverse Infrastrukturen verbessert. Mit der 2021 verabschiedeten Velostrategie 2030 nimmt der Ausbau der Veloinfrastruktur in den kommenden Jahren deutlich zu, im kommenden Jahrzehnt sollen 100 km Velovorzugsrouten umgesetzt werden.

e. Wechselnde Fahrverbote für Privatautos in Grossstädten

In der Schweiz fehlen hierfür die notwendigen Gesetzesgrundlagen, eine Umsetzung ist deshalb aktuell nicht möglich. Zudem wäre zu überprüfen, welche möglichen positiven Effekte aus Sicht Nachhaltigkeit resultieren würden und wie man die Risiken (Rebound-Effekte durch ungewünschte Verhaltensänderung) minimieren könnte.

f. Fahrgemeinschaften und weitere Massnahmen zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs

In der Schweiz durchgeführte Pilotversuche zur Förderung von Fahrgemeinschaften haben bisher kaum Erfolge gezeigt. Die Autofahrenden gewichten ihre individuelle zeitliche Flexibilität höher als finanzielle Anreize oder ökologische Argumente. Ausserdem finden sich hierzulande weitaus weniger derjenigen Arbeitsstrukturen und Verkehrsströme, mit denen im Ausland erfolgreiches Carpooling etabliert werden konnte, z. B. grosse Industriebetriebe, bei denen tausende Mitarbeitende gleichzeitig Schichtanfänge und -enden haben.

Es ist aber denkbar, dass Fahrgemeinschaften auch in der Schweiz das Potenzial haben, zur Reduktion des Treibstoffverbrauchs beizutragen. Online-Plattformen, die Mitfahrende über grössere Distanzen ab etwa 150 km vermitteln, hatten vor der Pandemie hohe Zuwachsraten. Plattformen, die innerstädtische Mitfahrten anbieten, waren weniger erfolgreich. Um eine breite Wirkung zu entfalten, müsste sich die finanzielle Anreizstruktur deutlich ändern, beispielsweise durch Mobility-Pricing oder eine deutliche, permanente Erhöhung der Treibstoffpreise.

Der Bund ist für die gesetzlichen Grundlagen von Mobility-Pricing zuständig. Der Stadtrat sieht in Mobility-Pricing je nach konkreter Ausprägung Potenzial, um einerseits die Spitzen zu glätten und das Mobilitätsangebot effizienter zu bewirtschaften, und um andererseits die Mobilitätsnachfrage in Richtung einer nachhaltigen, d. h. flächen- und energieeffizienten Mobilität zu lenken.



g. Förderung von kraftstoffsparendem Fahren im Güterstrassenverkehr

Das kraftstoffsparende Fahren im Güterstrassenverkehr kann den Treibstoffverbrauch senken und muss im Interesse der Logistik- und Gütertransportbranche sein. Für städtische Dienstfahrzeuge (Kat. II) bietet die Stadtverwaltung seit Jahren «Eco-Drive»-Kurse an. Lenkende von schweren Nutzfahrzeugen müssen regelmässige Schulungen absolvieren, die auch das kraftstoffsparende Fahren beinhalten.

Die Stadt engagiert sich zudem bei Cargo Sous Terrain und führt Pilotversuche mit ausleihbaren Lastenrädern und Elektromobilen durch, um den Güterverkehr umweltfreundlicher zu gestalten. In der urbanen Kleingüterlogistik hat sie ein Pilotprojekt lanciert, wo Pakete zentral an ÖV-Haltestellen abgeholt werden können.

h. Hochgeschwindigkeits- und Nachtzüge statt Flugverkehr, wo möglich

Der Stadtrat fördert erstens zusammen mit Bahnbetreiberinnen stark verbesserte internationale Bahn-Personenverkehrsverbindungen für Geschäfts- und Freizeitreisen, als Alternative zum Flugverkehr. Zweitens setzt er sich politisch ein für eine rasche und laufend gesteigerte Beimischungs-Verpflichtung von Sustainable Aviation Fuel (SAF) beim Flugverkehr.

i. Vermeidung von Geschäftsflügen bei alternativen Optionen

Der Stadtrat hat keine Möglichkeit, auf Private direkt Einfluss zu nehmen. Die Vermeidung von Geschäftsflügen der Verwaltung auf Kurz- und Mittelstrecken (und die Kompensation von CO₂-Emissionen für alle Flüge) ist in Art. 102 Ausführungsbestimmungen zum Personalrecht (AB PR, AS 177.101) gesetzlich vorgeschrieben.

Im Auftrag des Finanzvorstehers hat Human Resources Management (HRZ) bereits 2020 ein Merkblatt zum Thema Dienstreisen erstellt und stadtweit aktiv kommuniziert. Das Merkblatt erläutert die Rechtsgrundlagen für die Wahl des Verkehrsmittels und zeigt Alternativen zu Dienstreisen auf. Mit dem Postulat von Florian Utz (SP) und Felix Moser (Grüne) vom 6. Oktober 2021 (GR Nr. 2021/405), überwiesen am 1. Juni 2022, wird die vermehrte Durchführung von Dienstreisen per Bahn statt per Flugzeug verlangt. Ein weiteres Postulat von Martin Götzl (SVP) und Felix Moser (Grüne) vom 22. Juni 2022 (GR Nr. 2022/268) fordert generell zur Reduktion von Dienstreisen auf. Der Stadtrat prüft im Rahmen dieser Postulate eine noch stärkere Einschränkung von Flugreisen und die Reduktion von Dienstreisen allgemein. Zudem prüft er, auch für Flugreisen nach Übersee nur noch die Economy-Class zu vergüten. Aktuell wird für diese Flugreisen noch die Business-Klasse vergütet.

j. Mehr Nachdruck bei der Einführung von Elektro- und kraftstoffsparenderen Fahrzeugen

Für die eigene Fahrzeugflotte gibt die vom Stadtrat beschlossene städtische Fahrzeugpolitik (STRB Nr. 327/2022) einen mit Netto Null kompatiblen Absenkpfad bis 2035 vor. Zudem ist das Gesamtkonzept Elektromobilität in Erarbeitung, das Massnahmen zur Unterstützung für die Einführung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb für verschiedene Nutzergruppen definiert. Nach Verabschiedung des Gesamtkonzepts wird die konzeptionelle Vertiefung der Umsetzung der im Gesamtkonzept enthaltenen Massnahmen angegangen.



8/8

Frage 3

Wo sieht der Stadtrat Möglichkeiten, in der Verwaltung den Verbrauch von Erdöl und Erdgas durch kollektive Verhaltensänderungen oder Suffizienz zu reduzieren?

Der Stadtrat ist schon seit Jahren bemüht, den Verbrauch von fossilen Energien in der Stadtverwaltung zu minimieren, u. a. mit der Förderung von suffizientem und effizientem Verhalten. In der Folge werden in den Bereichen Gebäude und Mobilität konkrete Aktivitäten und Beschlüsse dazu beschrieben.

Mit worksmart@zürich wird der Flächenbedarf in den Verwaltungsbauten so effizient wie möglich gedeckt. Flexibel nutzbare und mobile Arbeitsplätze helfen, den Bedarf an Büroflächen zu reduzieren und die Bewirtschaftungskosten sowie den Energiebedarf zu senken.

Mit STRB Nr. 1194/2006 hat der Stadtrat eine Raumtemperatur-Richtlinie erlassen, die in Verwaltungsgebäuden eine Temperatur von 16 bis 21 °C, in Schulgebäuden eine Temperatur von 16 bis 22 °C vorgibt. Immobilien Stadt Zürich (IMMO) sowie andere Immobilien bewirtschaftende Dienstabteilungen betreiben ein aktives gebäudebezogenes Energiemanagement im Rahmen dieser Vorgaben. Die Betriebsoptimierung realisiert zudem systematisch Effizienzsteigerungen und entdeckt auch versteckte Restpotenziale. Bei der Möblierung von Räumen wird z. B. darauf geachtet, dass Heizkörper nicht verdeckt werden, so dass die warme Luft zirkulieren kann. Die Verwaltung wird zudem regelmässig im städtischen Intranet zu den Themen Lüften und Heizen sensibilisiert.

Die Fahrzeugpolitik (STRB Nr. 327/2022) umfasst die Massnahmen für die mit Netto-Nullkompatible Reduktion von Erdöl und Erdgas für den städtischen Fahrzeugpark. Bis 2030 sollen 90 Prozent der Fahrleistungen mit erneuerbaren Energien erfolgen. Bis 2035 soll die gesamte Fahrzeugflotte mit wenigen Ausnahmen nur noch mit alternativen Energien betrieben werden. Neben der Umrüstung auf alternative Antriebe ist auch der Fahrzeugbestand bei den Personenwagen zu senken. Dazu soll neben der Prüfung der Notwendigkeit eines Fahrzeugs (alternative Nutzung von [E-]Bikes) bis spätestens 2030 an allen Standorten ein Sharing-Angebot eingerichtet werden.

Im Hinblick auf die Sensibilisierung der städtischen Angestellten gibt es neben dem städtischen Intranet mehrere Formate, die u. a. Energie- und Ressourceneffizienz thematisieren. Diese sind z. B. der mehrmals jährlich stattfindende, stadtweite Netto Null Zmittag, an dem jeweils eine Dienstabteilung eines ihrer Projekte auf dem Weg zum Klimaziel vorstellt oder die jährliche Netto Null Konferenz. Des Weiteren haben die VBZ im Jahr 2022 mit zwei ausgewählten Gruppen ein internes Umwelttraining durchgeführt, wovon ein Modul «Konsum / Rohstoffe & Ressourcenverbrauch» war.

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti