



«Erfolgreiche Klimaschutzpolitik – was braucht die Netto-Null-Stadt?»

Positionspapier, März 2025

Die Städte leisten ihren Beitrag zur Erreichung der internationalen und nationalen Klimaziele und setzen seit Jahren eine ambitionierte Klimaschutzpolitik um. Dabei zeigt sich, dass die Erreichung der Klimaziele ein verstärktes Engagement auf allen politischen Ebenen erfordert. Ob die Städte ihre selbst gesteckten Ziele und damit ihre Beiträge an die nationalen Ziele erreichen können, ist auch abhängig von der nationalen und kantonalen Gesetzgebung sowie von der finanziellen Unterstützung der Gemeinden durch den Bund. Daher verlangen die Städte, dass sie deutlich mehr Handlungsspielraum erhalten. Dieses Papier fokussiert auf die städtische Klimaschutz-Politik, spricht auf die Reduktion von Treibhausgasemissionen.

Das Klima erwärmt sich weiter und die Städte und damit Dreiviertel der Bevölkerung sind von der Klimaerwärmung besonders betroffen. Massnahmen im Bereich der Klimaanpassung und entsprechende unterstützende Änderungen übergeordneter Rahmenbedingungen werden in einem separaten Positionspapier «Klimaanpassung» behandelt.

Übersicht der Forderungen der Städte im Klimaschutz

Die Liste der wichtigsten Forderungen der Städte aus Sicht des Klimaschutzes schliesst an im Städteverband bereits beschlossenen Positionen [kursiv] einzelner thematischer Dossiers an und ergänzt sie um relevante Forderungen:

Allgemeine Forderungen (Kapitel 3.1)

Die grundsätzliche Prämisse lautet: Die Städte brauchen genügend Handlungsspielraum, um eine Politik zu verfolgen, mit der die Klimaziele und das Ziel der qualitätsvollen Innenentwicklung erreicht werden können. Der Bund und die Kantone sollen die Städte bei ihren Massnahmen aktiv unterstützen.

- > Die Städte benötigen eine zielführende nationale Klimapolitik, damit sie in ihren Bestrebungen unterstützt werden: So sind die vom Volk im **Klima- und Innovationsgesetz KIG** beschlossenen Klimaziele konsequent zu verfolgen.
- > Die Umsetzung der **parlamentarischen Initiative 22.451 «Ein neues schlankes und wirksames CO₂-Gesetz»**, welche die konsequente Anwendung des Verursacherprinzips bei den Treibhausgasemissionen fordert, ist aus Sicht der Städte ein vielversprechender Ansatz.

Gebäudebereich (Kapitel 3.2)

- > Die Städte sollen die Möglichkeit haben, entlang ihrer eigenen Ziele und Strategien eine Einschränkung oder ein Verbot fossiler Heizungen und weitergehende Vorgaben für energetische Sanierungen von Gebäuden einzuführen.
- > Die Städte fordern die Weiterentwicklung und Stärkung des Gebäudeprogramms und der Impulsberatungen, damit die Emissionsziele im Bereich Gebäude erreicht werden.

Energieversorgung (Kapitel 3.3)

- > Die Städte brauchen zusätzliche zielführende Massnahmen zur Absicherung umfassender Investitionen von erneuerbaren thermischen Netzen.
- > Um die städtischen Verteilnetze zu entlasten und damit die Kosten für deren Um- und Ausbau zu reduzieren, sind die Städte auf zielführende Rahmenbedingungen für eine effiziente Umsetzung von virtuellen Eigenverbrauchsgemeinschaften (vZEV) und lokalen Elektrizitätsgemeinschaften (LEG) angewiesen.

Stadtplanung und Mobilität (Kapitel 3.4)

- > Die Städte fordern eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche urbane Mobilität, insbesondere eine konsequente Umsetzung der 4V-Strategie (Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten und vernetzen).
- > Die Städte benötigen dazu den notwendigen Handlungsspielraum, um auf ihrem Territorium ihre Ziele zu erreichen. Dazu zählt die Möglichkeit, CO₂-emittierende Fahrzeuge in bestimmten Zonen einschränken zu können. Mittelfristig ist – im Gleichschritt zu den Massnahmen der EU – ein nationales Verbot der Inverkehrsetzung dieser Fahrzeuge anzustreben.
- > Die Städte plädieren für übergeordnete Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgase bei der Freizeitmobilität (inkl. Flugverkehr).

Graue Emissionen (Kapitel 3.5)

- > Die Städte verlangen übergeordnete, gesetzliche Rahmenbedingungen für die Reduktion von Treibhausgasemissionen im Bausektor sowie im Konsum von Gütern.



Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	2
2. Klimaziele	2
3. Handlungsmöglichkeiten und Forderungen der Städte	3
3.1 Allgemeine Forderungen	3
3.2 Gebäude	4
3.3 Energieversorgung	5
3.4 Stadtplanung und Mobilität	6
3.5 Graue Energie	7
4. Schlussfolgerungen und Ausblick	8

1. Ausgangslage

Städte sind zentrale Akteurinnen in der Klimapolitik, als Planungs- und Bewilligungsbehörden, als Eigentümerinnen von Energieversorgungsunternehmen, Verkehrsbetrieben und Gebäuden sowie als Beschafferinnen. Sie agieren als Initiantinnen und Umsetzerinnen von Massnahmen und Programmen zur CO₂-Reduktion, üben Vorbildfunktionen gegenüber der Bevölkerung und Wirtschaft aus und führen Sensibilisierungskampagnen durch. Die meisten Energieverbrauchenden befinden sich in den Städten, städtischen Gemeinden und Agglomerationen. Die Städte brauchen einen grösseren Handlungsspielraum. Momentan sehen sie sich mit Hindernissen konfrontiert, die einem wirksamen Klimaschutz im Wege stehen¹. Klar ist, ein wirkungsvoller Klimaschutz bedingt nicht nur politischen Willen, sondern auch umfassende finanzielle und personelle Ressourcen. Dies ist insbesondere für kleinere Städte und jene mit geringeren finanziellen Mitteln eine Herausforderung. Klimaschutzmassnahmen sind zudem oft transversale Aufgaben, die die gesamte Verwaltung über mehrere Fachbereiche und Abteilungen hinweg treffen. Das braucht eine ganzheitliche Handhabung und bringt einen grossen Koordinationsaufwand mit

sich. Wie in vielen anderen Bereichen, ist auch im Bereich Klimaschutz der Handlungsspielraum der Städte in übergeordnete Gesetze eingebettet und oft eingeschränkt. Diese Hindernisse gilt es auszuräumen. Denn die Städte werden ihre Klimaziele nicht erreichen und damit ihren Beitrag zu den nationalen und internationalen Klimazielen nicht leisten können ohne für den Klimaschutz wirksamere Rahmenbedingungen auf nationaler und kantonaler Ebene und mehr Gestaltungsmöglichkeiten für städtische Klimaschutzmassnahmen.

Dabei geht es um den Treibhausgasausstoss: Im Jahr 2022 betrug dieser ohne internationalen Flug- und Schiffsverkehr in der Schweiz gemäss Berechnungen des Bundes fünf Tonnen CO₂-Äquivalente pro Kopf. Werden die durch Importgüter im Ausland verursachten Emissionen hinzuaddiert, beläuft sich das Total der jährlichen Pro-Kopf-Emissionen auf mehr als das Doppelte (ca. 13 Tonnen CO₂-Äquivalente pro Kopf). Der sogenannte Treibhausgas-Fussabdruck der Schweiz liegt damit deutlich über dem weltweiten Durchschnitt von ca. sechs Tonnen CO₂-Äquivalenten pro Person.

2. Klimaziele

Die Städte als politische Akteurinnen leisten ihren Beitrag, um die internationalen und nationalen Klimaziele zu erreichen. Viele Städte haben selbst und aufgrund von Volksabstimmungen ehrgeizige Ziele verankert. Sie verzichten z.B. auf Kompensationen im Ausland oder wollen die territoriale Klimaneutralität bereits bis 2040 oder sogar früher erreichen. Die Erreichung dieser Ziele ist von der übergeordneten Gesetzgebung abhängig. Der Spielraum der Städte ist etwa in den Bereichen Mobilität, Stadtplanung, Gebäude und Wirtschaft beschränkt. Städte können zum Beispiel ohne Anpassung übergeordneter Rahmenbedingungen weder den Einsatz fossiler Heizungen noch CO₂-emittierende Fahrzeuge auf ihrem Territorium einschränken oder verbieten. Beides würde einen wesentlichen Beitrag an die Klimaziele leisten.

Die grauen Emissionen machen mehr als die Hälfte der von der Bevölkerung der Schweiz verursachten Treibhausgasemissionen aus. Auch hier wollen die Städte ihren Beitrag leisten, um die auf ihrem Territorium anfallenden grauen Emissionen (Scope 2² und 3³) deutlich zu reduzieren. Bei Themen wie Ernährung, Konsum von Gütern und Bauwirtschaft respektive dem Aufbau einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft ist der Handlungsspielraum der Städte noch begrenzter.

¹ Wie die vom Städteverband in Auftrag gegebene **Übersicht «Grundlagenpapier Klimastrategien der Schweizer Städte»** zeigt.

² Unter Scope 2 werden Emissionen im Zusammenhang mit der Produktion von eingekaufter Energie wie Strom, Wärme oder Wasserdampf zusammengefasst.

³ Scope 3 bezeichnet die indirekten Emissionen, die durch Prozesse entstehen, welche den Aktivitäten eines Unternehmens vor- oder nachgelagert sind.



3. Handlungsmöglichkeiten und Forderungen der Städte

In allen für den Klimaschutz relevanten Bereichen haben die Städte unterschiedliche Handlungsmöglichkeiten. Sie können selbst Massnahmen ergreifen, eigentümergebundene Vorgaben sowie Anreize und Förderungen einführen oder ihre Bevölkerung sensibilisieren. In den folgenden Kapiteln werden die aus Sicht des Klimaschutzes relevantesten Massnahmen entlang von Themenbereichen erwähnt, die die Städte heute selbst umsetzen können. Explizit werden in diesem Papier die Forderungen für mehr Wirkung, bessere Rahmenbedingungen oder mehr Handlungsspielraum zugunsten der Städte aufgeführt, deren Umsetzung einen wichtigen Beitrag an den städtischen Klimaschutz leisten.



3.1 Allgemeine Forderungen

Die Städte fordern eine zielführende nationale Klimapolitik, insbesondere die konsequente Umsetzung des vom Volk verabschiedeten **Klima- und Innovationsgesetzes KIG**. Gemäss Art. 1 des KIG muss der Bund dafür sorgen, dass die Wirkung der in der Schweiz anfallenden von Menschen verursachten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 Null beträgt (Netto-Null-Ziel), indem die Treibhausgasemissionen so weit möglich vermindert werden und die Wirkung der verbleibenden Treibhausgasemissionen durch die Anwendung von Negativemissionstechnologien in der Schweiz und im Ausland ausgeglichen wird. Die aktuellen gesetzlichen Vorlagen reichen allerdings nicht aus, um die von der Stimmbürgerin gesetzten Ziele und Zwischenziele zu erreichen.

Es braucht weitere rechtliche Grundlagen. Anpassungsvorschläge, die in diese Richtung zielen, sind aus städtischer Sicht zu unterstützen. So verfolgt derzeit die **parlamentarische Initiative 22.451 «Ein neues schlankes und wirksames CO₂-Gesetz»**, welche die konsequente Anwendung des Verursacherprinzips bei den Treibhausgasemissionen verlangt, ein vielversprechender Ansatz. Die Abgabe müsste genügend hoch sein, damit die erwünschte, len-

kende Wirkung erzielt wird und die Schweiz ihre Klimaziele, bzw. Zwischenziele erreicht. Gemäss der parlamentarischen Initiative ist eine vollständige Rückerstattung der Einnahmen der Treibhausgasemissionsabgaben an die Bevölkerung und Wirtschaft vorgesehen. Ein solcher Ansatz macht die Vorlage sozialverträglich. Der geforderte Systemwechsel mit Lenkungsabgaben bedingt allerdings Begleitmassnahmen, deren Ausgestaltung aus städtischer Sicht noch zu klären wären. Eine Rückerstattung an die Bevölkerung müsste zudem sehr gut kommuniziert werden. Die Rückerstattung müsste nicht wie aktuell via Krankenkassenprämien erfolgen, sondern auf eine andere, ersichtlichere und nachvollziehbarere Art und Weise. Wird die Forderung der parlamentarischen Initiative konsequent und klug umgesetzt, erzielt sie die gewünschte Wirkung für die Städte in Bezug auf die Reduktion der Treibhausgasemissionen. Dann können andere Klimaschutzmassnahmen auf ihre Notwendigkeit überprüft werden.

Weiter fordern die Städte, dass der Inlandanteil der verminderten Treibhausgasemissionen im CO₂-Gesetz nach 2030 deutlich – auf mindestens 85% für das Jahr 2035 – zu erhöhen ist. Mit der Bestimmung des Inlandanteils wird die Höhe der Investitionen in den Klimaschutz bestimmt, die in der Schweiz getätigt werden müssen. Durch diese Investitionen können in der Schweiz Innovation, Wertschöpfung, Arbeitsplätze, zukunftsfähige Infrastrukturen und ein langfristiger Wettbewerbsvorteil generiert werden. Um die Klimaziele zu erreichen, sind aus Sicht der Städte zudem umfassende Umbauten an Infrastrukturen sowie Verhaltensänderungen erforderlich. Ein hoher Anteil der Kompensation im Ausland würde einen Transformationsprozess lediglich verzögern.

Die Ausrichtung der Städte auf Netto-Null setzt einen klaren politischen Willen und ein sehr grosses Engagement der Städte in personeller als auch finanzieller Hinsicht voraus. Da die Städte wesentlich zur Erreichung der Klimaziele beitragen, brauchen sie vom Bund verstärkt und gezielt Unterstützung bei dieser öffentlichen Aufgabe.

Das Programm EnergieSchweiz für Gemeinden leistet hier einen Beitrag. Es soll im Gegensatz zum aktuellen Sparvorschlag des Bundesrates ausgebaut und noch stärker auf die Klimaziele in allen drei Scope-Bereichen ausgerichtet werden. Für Städte und Gemeinden ist die finanzielle Unterstützung sowohl bei einmaligen Projekten als auch in längerfristigen Prozessen notwendig, denn nur so gelingt eine konsequente und zielgerichtete Ausrichtung der städtischen Aktivitäten auf das Netto-Null-Ziel. Die Synergien von nationalen, kantonalen und städtischen Massnahmen, z.B. im Rahmen von Energiestadt, liessen sich zudem noch besser nutzen und gemeinsam kommunizieren.



Die Städte stehen für die Ausarbeitung einer Rahmengesetzgebung für die Abscheidung, den Transport und die Speicherung von CO₂ ein. Aktuell verlangt dies etwa die Motion 24.4256 «Nationale Regelung zu Abscheidung, Transport und Speicherung von CO₂» der UREK-S. Denn Netto-Null erreichen die Städte nur mit Abscheidungen und negativen Emissionen. Bei der Ausarbeitung der Rahmengesetzgebung braucht es einen ausreichenden Einbezug der Städte.

3.2 Gebäude

Im Gebäudesektor werden die Treibhausgasemissionen der Haushalte (Wohngebäude) und des Dienstleistungssektors (Geschäftsgebäude) zusammengefasst. Die Treibhausgasemissionen des Gebäudesektors entstehen vor allem durch den Neubau (siehe auch Abschnitt 3.5) und im Bestand durch den Verbrauch fossiler Brennstoffe für die Heizung und Warmwasseraufbereitung. Schweizweit verursachte der Gebäudesektor im Jahr 2022 knapp 23% der Treibhausgasemissionen⁴.



Handlungsmöglichkeiten der Städte

Der Handlungsspielraum der Städte im Bereich Klimaschutz bei Gebäuden unterscheidet sich je nach kantonaler Gesetzgebung. Städte können – sofern es die kantonale Gesetzgebung zulässt – weitergehende Vorgaben betreffend Effizienzsteigerung (Sanierungen) und Energieversorgung (Strom, Wärme, Kälte) beschliessen. Weiter können die Städte mittels Förderprogrammen, finanziellen Anreizen sowie Beratung und Sensibilisierung der Hauseigentümerinnen und -eigentümer den Energieverbrauch sowie die Treibhausgasemissionen im Gebäudesektor reduzieren. Eine solche Klimaschutzmassnahme erfordert allerdings umfangreiche finanzielle und personelle Ressourcen und ist für finanzschwächere und kleinere Städte oft schwer umsetzbar.

Besitzt eine Stadt Land, kann sie im Rahmen der Abgabe dieses Landes im Baurecht Klimaschutz- und Flächeneffizienzvorgaben fordern. Beim eigenen Gebäudepark (Finanz- und Verwaltungsvmögen) können Städte ihre Vorbildfunktion im Klimaschutz sowohl bei der (Um-)Nutzung und Weiterentwicklung von Bestandesbauten, der Effizienzsteigerung als auch beim Ausbau von erneuerbaren Energien wahrnehmen und das vorbildliche Sanieren, Bauen und Umbauen entsprechend kommunizieren.

Forderungen an Bund und Kantone

Eine effiziente und wirksame Klimaschutzmassnahme im Sektor Gebäude ist die Einschränkung von fossilen Heizungen bei Neubauten und beim Heizungersatz. Den Städten soll es möglich sein, eine solche Einschränkung mit restriktiven Ausnahmenregelungen anordnen zu können. Wenn die Kantone den Städten diese Option in den kommenden Jahren nicht zugestehen, sollte dies der Bund im Rahmen der nächsten Überarbeitung des CO₂-Gesetzes aufnehmen. Eine solche Massnahme ist gerade für finanzschwächere und kleinere Städte wichtig, da sie selbst kaum Förderangebote und Beratungen anbieten können.

Gezielte Rahmenbedingungen tun Not, die die energetische Sanierungsrate in den Städten deutlich erhöhen. Die Ziele im Sektor Gebäude, welche im Klima- und Innovationsgesetz KIG festgelegt sind, werden in den Städten ohne entsprechende Massnahmen nicht erreicht werden. Gemäss dessen Art. 4, Abs. 1 müssen die Treibhausgasemissionen im Sektor Gebäude gegenüber 1990 bis 2040 um 82 Prozent und bis 2050 um 100 Prozent reduziert werden. Damit diese Ziele erreicht werden können, sind finanzielle Unterstützung sowie Anreize und Beratungen wichtig. Das Gebäudeprogramm und Impulsberatungen sind deshalb weiter auszubauen und nicht zu kürzen, wie es der Bund aktuell vorschlägt (**Entlastungspaket des Bundesrates**). Durch eine schrittweise Erhöhung der CO₂-Abgaben und eine zeitlich begrenzte Erhöhung der Teilzweckbindung können diese weiterentwickelten Programme finanziert werden. Hier ist aus Sicht der Städte, welche eine aktive Wohnpolitik betreiben, zu unterstreichen, dass begleitende Massnahmen nötig sind, damit energetische Sanierungen nicht zu missbräuchlichen Mietzinserhöhungen führen.

Beim Bauen im Bestand gilt es, die fehlenden praxisorientierten Grundlagen zu erarbeiten. Zum einen braucht es aus Sicht der Städte finanzielle Unterstützung, aber auch die Möglichkeit real zu testen, damit das Weiterbauen im Bestand, insbesondere in grösseren, dicht bebauten Städten, zielführend für die qualitätsvolle Innenentwicklung sowie die Vermeidung grauer Energie vorangetrieben wird.

⁴ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/zustand/daten/treibhausgasinventar/gebäude.html>



Zudem sind aus Sicht der Städte zielführende, lenkende und sozial gerechte Aktivitäten notwendig, die mehr Effizienz beim Flächenverbrauch, insbesondere im Bereich der Wohnnutzung ermöglichen.

3.3 Energieversorgung

Strom-, Wärme- und Kälteproduktion haben einen grossen Einfluss auf die Treibhausgasemissionen. Deren Ausrichtung auf Netto-Null ist essenziell, um die Klimaziele zu erreichen. Viele Städte verfügen über eigene Energieversorgungsunternehmen, die die Bevölkerung und die Wirtschaft mit Strom, Wärme, teilweise Kälte oder Gas beliefern. Sie engagieren sich seit Jahren für eine sichere Energieversorgung, die auf Effizienz und Erneuerbarkeit ausgerichtet ist. Diese Transformation erfordert grosse Investitionen.

Im August 2022 haben Bund, Kantone, Städte und Gemeinden die **Charta zur Beschleunigung des Ausbaus thermischer Netze** unterzeichnet. Durch eine engere Zusammenarbeit wollen die drei Staatsebenen den Neu- und Ausbau von Wärme- und Kältenetzen rascher vorantreiben.



Handlungsmöglichkeiten der Städte

Der Handlungsspielraum der Städte im Bereich Energieversorgung hängt stark davon ab, ob sie über eigene Energieversorgungsunternehmen verfügen oder nicht. Die Städte mit eigenen Energieversorgungsunternehmen können mit dem Auf- und Ausbau von thermischen Netzen wesentlich und eigenständig zur Energiewende im Wärmesektor beitragen. Nebst dem Ausbau der thermischen Netze ist die mittelfristige vollständige Dekarbonisierung der thermischen Netze eine Herausforderung. Parallel dazu können Städte mit eigenen Energieversorgungsunternehmen die Stilllegung der Gasinfrastruktur vorantreiben. Es ist zu beachten, dass für viele Städte mit dem Rückgang des Gasabsatzes und der Stilllegung von Gasnetzen erhebliche Einnahmen wegfallen (werden). Dies steht im Widerspruch zu den hohen Investitionen, die für den Ausbau der Wärmenetze und weitere Klimaschutzmassnahmen erforderlich sind.

Sehr viele Städte haben ihre Stromversorgung bereits vollständig dekarbonisiert. Weitere Klimaschutzmassnahmen, die Städte umsetzen (können), sind Förderprogramme und Beratungsangebote sowie Sensibilisierungskampagnen, welche den Ausbau von Photovoltaik-Anlagen sowie die Reduktion des Stromkonsums durch Effizienzmassnahmen bei Privaten und Unternehmen zum Ziel haben.

Forderungen an Bund und Kantone

Wie oben erwähnt, stellen Städte und die städtischen Energieversorgungsunternehmen seit einigen Jahren die lokale Wärmeversorgung auf erneuerbare Energien um, insbesondere mittels des Auf- und Ausbaus von thermischen Netzen. Dieser Auf- und Ausbau von thermischen Netzen leistet einen wichtigen Beitrag an die nationalen Klimaziele, ist aber mit hohen Investitionen und finanziellen Risiken verbunden. Gemäss Klimaschutz-Verordnung KLV (Art. 21-27) leistet der Bund ab dem Jahr 2025 Finanzhilfen für die Absicherung von Risiken bei Investitionen in öffentliche Infrastrukturbauten wie thermische Netze oder neue thermische Langzeitspeicher, die mit einem thermischen Netz verbunden sind. Das ist für die Städte und städtischen Werke sehr wertvoll. Die Städte brauchen aber nicht nur eine Absicherung von Risiken, sondern auch direkte Finanzhilfen, um die enormen Investitionen, welche für den konsequenten Ausbau der thermischen Netze nötig sind, zu tätigen. Eine Möglichkeit wäre, dass der Bund günstige Darlehen für die Planung und den Bau thermischer Netze zur Verfügung stellt oder dass der Bund einen Bürgschaftsfonds für den Ausbau thermischer Netze lanciert, ähnlich dem bestehenden Fonds gemäss Wohnbauförderungsgesetz.

Mit der Unterzeichnung der Charta zur Beschleunigung des Ausbaus thermischer Netze wurde ein dreijähriges Arbeitsprogramm lanciert, in dessen Rahmen **Leitfäden und Hilfsmittel** erarbeitet werden. Im Sinne einer fachkundigen Information leistet dieses Programm einen wichtigen Beitrag. Für die Städte ist die Fortführung des bis 2025 laufenden Programms wichtig.

Der Bund plant seit Jahren ein Gasversorgungsgesetz GasVG. Im Juni 2024 legte der **Bundesrat die Eckwerte** für dieses neue Gesetz fest. Die Städte unterstreichen, dass ein neues Gasversorgungsgesetz die Dekarbonisierung der Wärmeversorgung weder in regulatorischer noch in finanzieller Hinsicht bremsen darf.

Der Um- und Ausbau der Verteilnetze stellt mittelfristig eine grosse Herausforderung dar. Um diesen Netzausbau gering zu halten, müssen virtuelle Eigenverbrauchsgemeinschaften (vZEV) und lokale Elektrizitätsgemeinschaften (LEG) «intelligent» betrieben und in vielen Fällen mit Stromspeichern kombiniert werden. Die dadurch entstehenden Mehrkosten lohnen sich nur, wenn der finanzielle



Vorteil der Instrumente ausreichend hoch ist. Für Städte, insbesondere solche mit eigenen Energieversorgungsunternehmen, sind daher zielführende Rahmenbedingungen für eine effiziente Umsetzung von LEG und vZEV von grosser Bedeutung. Denn beide Instrumente könnten einerseits eine optimale Abstimmung von Solarstromproduktion und -verbrauch auf (gemeindeeigenen) Liegenschaften ermöglichen und andererseits einen wichtigen Beitrag an die Entlastung der Verteilnetze leisten. Die Städte werden daher aufmerksam verfolgen, ob die ab Januar 2026 geltenden Energie- und Stromversorgungsverordnungen genügend zielführende Rahmenbedingungen festlegen. Dies betrifft insbesondere den Rabatt auf das Netzentgelt für LEG, den der Bundesrat per Januar 2026 auf 40% festgelegt hat.

Die Städte unterstützen die Forderung der Kantone in den **MuKEn 2025**, eine Pflicht für Photovoltaik bei Neubauten sowie Dachsanierungen bereits ab einer Fläche von 50m² einzuführen. Wichtig ist auch hier, dass die Städte selbst festlegen können, wo sie Dachbegrünungen, Photovoltaik oder kombinierte Anlagen bevorzugen. So sind z.B. in Stadtgebieten mit Hitzeinseln Dachbegrünungen zur Abkühlung wichtig. Die Anforderungen betreffend Ortsbild werden seitens Städte und in den kommunalen Interessenabwägungen berücksichtigt. Dabei gilt es, klare städtetaugliche Regeln, vor allem bei den jetzigen ISOS Direktanwendungen, zu schaffen.

Mit dem konsequenten PV-Ausbau nimmt die Wichtigkeit der saisonalen Energiespeicherungen zu. Die Städte brauchen hier bessere Rahmenbedingungen seitens des Bundes.

3.4 Stadtplanung und Mobilität

Die Entwicklung und Planung von Verkehr, Raum und Städten ist eng verzahnt. Der Verkehrssektor ist ein wesentlicher Emittent von Treibhausgasemissionen⁵. Ohne internationalen Flugverkehr verursacht der Verkehr im Jahr 2022 schweizweit rund 33% der Treibhausgasemissionen. Die Senkung von Emissionen im Verkehr ist eine grosse Herausforderung. Sie verlangt – da Mobilität als Gut konsumiert wird – neben planerischen und technischen Massnahmen eine Veränderung von individuellen Routinen. Um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen, sind deshalb im urbanen Kontext koordinierte raum- und stadtplanerische sowie verkehrsplanerische Massnahmen nötig. Den Städten ist dabei besonderen Handlungsspielraum einzuräumen. So wird die Umsetzung des Raumplanungsgesetz RPG I in allen Dimensionen die Städte und Agglomerationen in den nächsten Jahren weiter beschäftigen.

An dieser Stelle wird auf die Positionspapiere des Schweizerischen Städteverbands «Für eine effiziente, umwelt- und sozialverträgli-

che urbane Mobilität» und «Städtische Wohnpolitik: Ziele, Anliegen und Spielräume» hingewiesen. Einige Handlungsmöglichkeiten und Forderungen im Bereich Stadtplanung und Mobilität werden hier weitergeführt, da sie aus Sicht des Klimaschutzes besonders relevant sind.



Handlungsmöglichkeiten der Städte

Die Städte sind im Bereich Stadtplanung die zentralen Akteurinnen und haben bei der Mobilität einen gewissen Handlungsspielraum, die Treibhausgasemissionen zu senken. Sie berücksichtigen in ihrer Verkehrsplanung die aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse und wichtigsten verkehrsplanerischen Lösungsansätze. Dabei ist aus Sicht des urbanen Klimaschutzes die konsequente Umsetzung der 4V-Strategie relevant. Zur Verkehrsvermeidung führen Städte eine konsequente, qualitätsvolle Innenentwicklung aus. Sie planen und ermöglichen die Nahversorgung (Grünräume, Einkaufsmöglichkeiten, (ausser-)schulische Angebote, Care, Wohnen, Arbeit usw.) dezentral, aber vernetzt, im Sinne einer Stadt der kurzen Wege. Um den Verkehr in den Städten zu verlagern, fördern sie insbesondere den Fuss- und Veloverkehr (aktive Mobilität inkl. Sharing-Angebote) und den öffentlichen Verkehr. Diese Verkehrsmittel sind die drei Pfeiler einer urbanen nachhaltigen Mobilität. Als strassenraumgestalterische und verkehrslenkende Massnahme können Städte mit gezieltem Management der öffentlichen Parkplätze ihren Handlungsspielraum nutzen. Auch können Städte mit Mobilitätskonzepten autoarme und -freie Siedlungen fördern sowie mit Vorgaben betreffend Ladeinfrastruktur, Veloabstellplätzen und Sharing-Angeboten im Rahmen von Bewilligungsverfahren eingreifen. Allfällige hinderliche Normen für die privaten Siedlungen und die kantonal unterschiedlich ausgestaltete Parkplatzpflicht sind in diesem Sinne zu überarbeiten. Um den Verkehr aus Sicht des Klimaschutzes verträglich(er) zu gestalten, fördern Städte zielgerichtet den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität in öffentlichen Parkieranlagen. Weiter können Städte mit eigenen Verkehrsunternehmen die Elektrifizierung der Busflotte vorantreiben. Hier muss der Bund seinen Verpflichtungen aus dem CO₂-Gesetz nachkommen und die finanziellen Mittel wie vorgesehen zur Verfügung stellen.

⁵ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/zustand/daten/treibhausgasinventar/verkehr.html>



Forderungen an Bund und Kantone

Damit die Städte im Bereich der Stadtplanung und Mobilität die Treibhausgase noch effizienter reduzieren können, werden hier die vom Städteverband bereits eingebrachten Forderungen an Bund und Kantone expliziter gemacht. Diese bereits formulierten Forderungen aus Klimaschutz-Perspektive sind:

Damit der Stadtraum nachhaltig gestärkt wird, sind mehr Handlungsspielräume und die Einhaltung der Gemeinde- respektive Städteautonomie auf dem eigenen Territorium nötig, insbesondere in den Sektoren Verkehrs- und Raumpolitik (inkl. Wohnen). Dies gilt unter anderem für Geschwindigkeitsbegrenzungen, Verkehrsregime und Management der öffentlichen Parkplätze, heute und auch bei der geplanten Einführung von autonomen Fahrzeugen.

Die Städte wollen gemäss ihren Zielen nachhaltige Siedlungen, wie z.B. autoarme und autofreie Siedlungen ohne Hemmnisse – wie etwa Parkplatzstellungspflichten – umsetzen können.

Die langjährige Forderung der Städte, die Einführung von benützungsbezogenen Abgaben für die Infrastrukturnutzung (u.a. Mobility Pricing) und die Beschränkung für Fahrzeuge mit hohen Emissionen (Umweltzonen etc.) auf ihrem Territorium zu ermöglichen, gilt es endlich anzuerkennen. Es soll den Städten ermöglicht werden, mittels Pilotprojekte Grundlagen aufzubauen und Wissenslücken zu schliessen.

Aus städtischer Klimaschutz-Perspektive braucht es zudem folgende weiterführende Anpassungen für die städtische Verkehrspolitik:

Die Städte fordern Möglichkeiten der Verkehrslenkung via Steuern und Gebühren. Denkbar sind Anpassungen der klimaschädlichen Steuerabzüge. So liesse sich etwa der Pendlerabzug umgestalten, dass die mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Strecken einen höheren Abzug erfahren.

Zur Erzielung einer ökologischen Lenkungswirkung sind Motofahrzeugsteuern anzupassen. Idealerweise wird in den Kantonen die Motorfahrzeugsteuer auf Basis einer Kombination der CO₂-Emissionen sowie des Gewichts festgelegt.

Die Städte benötigen den erforderlichen Handlungsspielraum, um auf ihrem Territorium ihre Ziele zu erreichen. Dazu zählt die Möglichkeit, CO₂-emittierende Fahrzeuge in bestimmten Zonen einschränken zu können. Mittelfristig ist – im Gleichschritt zu den Massnahmen der EU – ein nationales Verbot der Inverkehrsetzung dieser Fahrzeuge anzustreben.

Die Bevölkerung verursacht deutlich mehr verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen ausserhalb des Stadtgebiets, besonders durch Flugreisen. Die Städte haben in diesem Bereich sehr wenig Handlungsspielraum. Deshalb plädieren sie für übergeordnete Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgase bei der Freizeitmobilität (inkl. Flugverkehr).

3.5 Graue Energie

Wie einleitend erwähnt, werden mehr als doppelt so viele Treibhausgasemissionen durch importierte Güter in der Atmosphäre freigesetzt als territorial in der Schweiz emittierte Treibhausgase. Viele Städte haben daher auch qualitative Ziele zur Reduktion von nicht territorialen Emissionen verankert, unter anderem in den Bereichen Bauen, Ernährung, Konsum von Gütern, Reisen sowie Finanzanlagen. Der Handlungsspielraum der Städte ist allerdings in diesen Bereichen stark eingeschränkt.



Handlungsmöglichkeiten der Städte

Die Prinzipien der Kreislaufwirtschaft sind ein zentrales Thema der Städte. In diesem Sinne organisieren viele Städte Leih- und Reparatur-Angebote, oft in Zusammenarbeit mit privaten Organisationen. Einzelne Städte sind bereits einen Schritt weiter und ergreifen Massnahmen, um die Wiederverwertung bei Baumaterialien und Textilien konsequent zu fördern. Zudem erstellen Städte Übersichten über Angebote, welche einen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft leisten. Weiter bieten Städte Bildungsangebote unter anderem für Schulen an, die über klimaschonendes Konsumieren informieren und sensibilisieren. Zudem sensibilisieren viele Städte mittels Informationskampagnen die Bevölkerung betreffend klimaschonendes Konsumieren von Gütern und Lebensmitteln. Viele Städte setzen Massnahmen um, um die Treibhausgasemissionen im Bereich Ernährung zu reduzieren, mittels Sensibilisierungskampagnen, durch die Beschaffung bei eigenen Produktionsküchen sowie mit Bildungsprogrammen für Schulen. Einzelne Städte wollen Vorgaben und Grenzwerte für Scope 3-THG-Emissionen aus der Erstellung im Hochbau festlegen. Sie zeigen in diesem Bereich auch Verantwortung mittels vorbildhafter Projekte und sensibilisieren Private für einen sorgfältigen Umgang mit Bestandesbauten.



Forderungen an Bund und Kantone

Die Städte übernehmen im Bereich der Reduktion der grauen Emissionen eine Vorreiterrolle und lancieren Pilotprojekte oder Reallabors, oft in Zusammenarbeit mit Forschungsinstitutionen und auch privaten Akteurinnen, die wertvolle Erkenntnisse erbringen. Die Städte fordern den für die Planung und das Erproben ebensolcher Pilotprojekte und Reallabors nötigen Handlungsspielraum. Dabei braucht es für diese städtischen Unterfangen, die für die Erreichung der Klimaziele wichtige Erkenntnisse und Erfahrungen bringen, nicht nur die nötigen Freiheiten, sondern auch finanzielle Unterstützung seitens des Bundes. Die Innovationsfähigkeit darf nicht gestutzt, konkret dürfen keine Forschungsgelder des SNF und für Innovationen gestrichen werden.

Die Städte pochen auf strengere gesetzliche Rahmenbedingungen und Anreize für die Reduktion von Treibhausgasemissionen im Bausektor (Priorisierung von Umnutzungen und Weiterbauen im Bestand anstatt Abriss und Neubau) sowie im Konsum von Gütern (z.B. Vorgaben für kreislauffähige Produkte). Zudem sollen bestehende, jedoch aus Sicht des Klimaschutzes widersprüchliche Subventionen evaluiert und klimaschonend angepasst werden.



4. Schlussfolgerungen und Ausblick

Die Städte nehmen als zentrale politische Akteurinnen ihre Verantwortung im Klimaschutz wahr und leisten ihren wertvollen Beitrag zur Erreichung der nationalen Klimaziele und der dafür notwendigen Transformationen. Die meisten Städte haben eigene Ziele, ehrgeizige Strategien und einen eigenen Fahrplan. Damit diese Transformation zur klimaneutralen Stadt – die attraktiv zum Leben, Wohnen und Wirtschaften ist und bleibt – möglich wird, brauchen die Städte in ihrer Politik der Nähe Stärkung, maximalen Handlungsspielraum und Anerkennung als Leistungserbringerinnen. Dabei sollen Bund und Kantone ihre Aufgaben wahrnehmen und den Städten den nötigen Handlungsspielraum lassen, um die Rahmenbedingungen für einen effizienten Klimaschutz in den Städten zu ermöglichen.

Das Klima erwärmt sich weiter. Die Städte und damit Dreiviertel der Bevölkerung sind besonders betroffen von der zunehmenden Klimaerwärmung. Denn im urbanen Raum sind aufgrund der weitgehenden Flächenversiegelung, der begrenzten Grünflächen und

der eingeschränkten Durchlüftung die Folgen der zunehmenden Hitzewellen besonders ausgeprägt. Wegen der hohen Bevölkerungsdichte und den intensiven Wirtschaftsaktivitäten sind die Städte gegenüber Extremereignissen wie Starkregen mit unkontrollierbarem Oberflächenabfluss oder Hochwasser besonders betroffen. Daher müssen sich die Städte den klimatischen Herausforderungen anpassen und den Stadtraum transformieren. Die grössten Herausforderungen für die Transformation zu einer klimangepassten Stadt, die auch den Erhalt der Biodiversität – eine andere öffentliche Aufgabe – berücksichtigt, wird daher in einem separaten Positionspapier des Städteverbands konkretisiert werden.

Beide Transformationen, die Massnahmen zum Klimaschutz, die hier in diesem Papier dargelegt sind, und die Klimaanpassung, erfordern politischen Willen, rechtlich-politische Rahmenbedingungen, viel Fachwissen und das Zusammenspiel von Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft, dies über die fachlichen-institutionellen Grenzen und über die Staatsebenen hinweg. Sie sind für die Städte zeit- und kostenintensiv und beanspruchen die personellen, konzeptionellen und finanziellen Ressourcen der Städte in hohem Masse. Umso mehr sind die Städte auf übergeordnete Rahmenbedingungen angewiesen, die für sie adäquat und gut umsetzbar sind, die ihnen den notwendigen Handlungsspielraum bieten, ihre Ziele gemäss dem eigenen Fahrplan zu verfolgen und so zu den nationalen Zielen beizutragen sowie auch eine entsprechende finanzielle Unterstützung.

Wichtig ist aus Sicht der Städte, dass die Klimaschutzmassnahmen rasch und sozialverträglich umgesetzt werden, damit weniger Treibhausgase emittiert und in der Atmosphäre klimawirksam werden. Es ist zu unterstreichen, dass sich Investitionen im Klimaschutz finanziell lohnen. So belegt eine Studie⁶, die kürzlich in der Zeitschrift «Nature» veröffentlicht wurde, dass, wenn heute gehandelt und das Zwei-Grad-Ziel eingehalten wird, die Kosten der Klimaschutzmassnahmen sechsmal günstiger sind als Nichtstun.

Eine zentrale Herausforderung der Schweiz ist, die Menschen in den Städten und auf dem Land für diesen umfassenden, gerecht auszugestaltenden Wandel hin zu einer klimaneutralen Gesellschaft zu gewinnen – im Interesse aller: der Menschen, der Wirtschaft und der Umwelt. Dabei übernehmen die Städte ihre Verantwortung, sie sind als öffentliche Hand den diversen sozialen und gesellschaftlichen Zielen verpflichtet, auch den Klimazielen. Einerseits müssen die Veränderungen im städtischen Kontext – Baustellen, Änderung des Verkehrsregimes usw. – von der Bevölkerung mitgetragen werden (Stichwort: Rekurse, Einsprachen). Andererseits setzt die Reduktion der Treibhausgasemissionen aus grauer Energie eine erhebliche Änderung des Konsumverhaltens voraus. Hier kommt der kommunalen, städtischen Ebene eine grosse Verantwortung zu, da sie von allen staatlichen Ebenen der Bevölkerung am nächsten ist.

⁶ <https://www.nature.com/articles/s41586-024-07219-0?fromPaywallRec=false>