Stadt Zürich
Stadtrat

Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 18. November 2026

GR Nr. 2026/637

Postulat von Dr. Roland Hohmann, Patrick Tscherrig und Beat Oberholzer betreffend Nutzung der Autobahnabschnitte auf städtischem Gebiet für die Produktion von Solarstrom; Postulat von Dr. Roland Hohmann, Selina Walgis und Roland Hurschler betreffend Bahngleisabschnitte auf städtischem Grund, Nutzung für die Produktion von Solarstrom; Abschreibung von zwei Postulaten

Am 27. März 2024 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Dr. Roland Hohmann (Grüne), Patrick Tscherrig (SP) und Beat Oberholzer (GLP) folgendes Postulat, GR Nr. 2024/132, ein, das dem Stadtrat am 6. November 2024 zur Prüfung überwiesen wurde:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die Autobahnabschnitte auf städtischem Gebiet für die Produktion von Solarstrom genutzt werden können. Mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) soll abgeklärt werden, welche bestehenden Schallschutzwände sich für das Anbringen von Solarpanels eignen und welche Strassenabschnitte grossflächig mit Solarpanels überdacht werden können. Es sollen auch gemeinsame Projekte mit Nachbarsgemeinden geprüft werden.

Begründung:

Am 29. Januar 2024 hat sich die Gemeinde Surses gegen das vom EWZ geplante Solarkraftwerk im Val Nandro ausgesprochen. Am 22. März 2024 meldete das EWZ, dass es die Planung der hochalpinen Solaranlage Tambo in Splügen einstellt. Damit sind zwei wichtige Projekte für den Ausbau der erneuerbaren Energieproduktion am Widerstand der Standortgemeinden oder wegen Vorbehalten aus dem Tourismus gescheitert. Der «Solarexpress», mit dem der Bund den Bau von alpinen Solaranalgen erleichtern und beschleunigen möchte, ist ins Stocken geraten.

Eine kürzlich erschienene Studie der WSL zur Akzeptanz von Anlagen für die Produktion erneuerbarer Energien zeigt, dass ein Grossteil der Schweizer Bevölkerung zwar hinter der Energiewende steht, aber Anlagen in naturnahen Landschaften und Landschaften mit traditioneller Landnutzung kritisch beurteilt[1]. Demgegenüber werden Solaranlagen an nutzungsgeprägten Standorten, wo keine nachteiligen Eingriffe in Natur und Landschaft nötig sind, wohlwollend beurteilt. Bei Solaranlagen auf Schallschutzwänden entlang von Autobahnen ist die Akzeptanz gross.

Der Bund ermöglicht seit geraumer Zeit die Nutzung von Autobahnborden und Schallschutzwänden für die Solarstromproduktion. Zudem prüft er fallweise, ob Autobahnabschnitte mit Solarpanels überdacht werden können, wie beispielsweise die A9 in Fully oder die A4 im Knonauer Amt.

Nicht überdachte Autobahnabschnitte in der Stadt Zürich sind die A3 (Wollishofen, Brunau, Sihlhochstrasse) und die A 1 (Altstetten) mit einer (sehr) grob geschätzten Fläche von 10 Hektaren. Der Stadtrat soll mit dem ASTRA klären, wie diese Autobahnabschnitte für die Solarstromproduktion (Überdachung, Schallschutzwände) genutzt werden können. Zudem soll er die technische und wirtschaftliche Machbarkeit prüfen. Die Überdachung würde sich auch positiv auf den Lärmschutz auswirken. Der Stadtrat soll auch mit den Nachbargemeinden prüfen, ob gemeinsame Projekte über die Stadtgrenze hinweg möglich sind (z.B. Nordring).

Nach der Nuklearkatastrophe von Fukushima 2011 hat die Schweiz den Ausstieg aus der Atomenergie beschlossen. 2017 ratifizierte sie das Übereinkommen von Paris, das zum Ziel hat, die globale Erwärmung deutlich unter 2°C und wenn möglich bei 1.5°C zu begrenzen. 2019 entschied der Bundesrat, die Treibhausgasemissionen hierzulande bis 2050 auf netto-null zu senken. 2022 hat die Stadtzürcher Bevölkerung dem Klimaschutzziel Netto-Null bis 2040 mit 75% Ja-Stimmen zugestimmt. Um all diese Ziele zu erreichen, muss auf die Nutzung von fossilen

Energieträgern verzichtet, der Energieverbrauch gesenkt, die Energieeffizienz erhöht und die erneuerbare Energieproduktion ausgebaut werden.

[1] https://www.dora.lib4ri.ch/wsl/islandora/object/wsl:35816/datastream/PDF/MB-Energiewende

Am 26. November 2025 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Dr. Roland Hohmann, Selina Walgis und Roland Hurschler (alle Grüne) folgendes Postulat, GR Nr. 2025/563, ein, das dem Stadtrat am 3. Juni 2026 zur Prüfung überwiesen wurde:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie Bahngleisabschnitte auf städtischem Gebiet für die Produktion von Solarstrom genutzt werden können. In diesem Zusammenhang soll mit der SBB und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) abgeklärt werden, ob es entlang von Bahngeleisen Borde und Schallschutzwände gibt, die sich für das Anbringen von Solarpanels eignen, und ob es Gleisabschnitte gibt, die mit Solarpanels überdacht werden können.

Begründung:

Der «Solarexpress», mit dem der Bund den Bau von alpinen Solaranalgen erleichtern und beschleunigen möchte, ist ins Stocken geraten. Von den 53 geprüften Projekten wurden bislang 24 Projekte in der Vorprojekt- oder Projektierungsphase abgebrochen. Jüngstes Beispiel ist die Solaranlage «Felsenstrom» in einem ehemaligen Steinbruch am Walensee, an dem das EKZ beteiligt war. Zuvor hat das EWZ schon die Projekte im Val Nandro in der Gemeinde Surses und am Piz Tambo in Splügen eingestellt. Das Förderziel des Solarexpress, die Solarstromproduktion um 2 TWh/a zu steigern, ist in weite Ferne gerückt.

Ein Grossteil der Schweizer Bevölkerung befürwortet die Energiewende und den Ausbau der erneuerbaren Energien, beurteilt aber den Bau von Anlagen in naturnahen Landschaften und Landschaften mit traditioneller Landnutzung kritisch.[1] Demgegenüber werden Solaranlagen an nutzungsgeprägten Standorten, wo keine nachteiligen Eingriffe in Natur und Landschaft nötig sind, wohlwollend beurteilt. Solche Standorte sind beispielsweise Dächer, Kläranlagen, Parkplätze, Autobahnen und Bahngeleise.

Am 6. November 2024 wurde das Postulat 2024/132 überwiesen, welches den Stadtrat beauftragt, zu prüfen, ob sich Flächen entlang oder über Autobahnabschnitten auf städtischem Gebiet für die Solarstromproduktion eignen. Das vorliegende Postulat verlangt nun, dass auch geprüft wird, ob sich Flächen entlang von Eisenbahntrassen für die Solarstromproduktion eignen und ob eine Überdachung von Gleiseinschnitten (Oerlikon, Wiedikon, Tiefenbrunnen) mit Solarpanelen möglich ist. Eine solche Überdachung hätte positive Effekte auf den Lärmschutz. Der Stadtrat soll mit der SBB und dem BAV die technische und wirtschaftliche Machbarkeit prüfen.

[1] https://www.dora.lib4ri.ch/wsl/islandora/object/wsl:35816/datastream/PDF/MB-Energiewende

1. Einleitung

In Erfüllung der Postulate GR Nr. 2024/132 und GR Nr. 2025/563 ist der vorliegende Bericht zur Nutzung der Autobahn- sowie Bahngleisabschnitte auf städtischem Gebiet für die Produktion von Solarstrom erstellt worden. Mit dieser Vorlage wird dem Gemeinderat beantragt, vom vorliegenden Bericht Kenntnis zu nehmen und die Postulate GR Nr. 2024/132 und GR Nr. 2025/563 als erledigt abzuschreiben.

2. Ausgangslage

Zur Erreichung der städtischen Energie- und Klimaschutzziele ist eine starke Elektrifizierung der Bereiche Wärmeversorgung und Mobilität erforderlich. Die Nachfrage nach Strom aus erneuerbaren Energien wird dadurch erheblich steigen. Mit der aktualisierten Photovoltaik (PV)-Strategie (STRB 3248/2025) definiert der Stadtrat das Ziel, das bestehende realisierbare PV-

Potenzial auf den Dachflächen der Stadt bis 2040 vollständig auszuschöpfen. Auch weitere gut bis sehr gut geeignete Flächen bspw. an Fassaden oder auf Infrastrukturanlagen sollen für die PV-Produktion genutzt werden.

Auf Infrastrukturanlagen ist der PV-Zubau gemäss PV-Strategie dann anzustreben, wenn die Anlagen im Einklang mit weiteren Anliegen wie Verschattung, Witterungsschutz, Lichtdurchlässigkeit etc. stehen. Um den ökologischen Fussabdruck gering zu halten, sollen bei der Errichtung solcher Konstruktionen grösstmögliche Synergieeffekte mit anderen Nutzungsformen (z. B. Beschattungen und Begrünungen) erzielt werden.

Die Stadt hat in ihrem Bericht an den Gemeinderat zur Beantwortung der Motion GR Nr. 2019/212[1] bereits eine erste Bewertung der PV-Potenziale auf städtischen Infrastrukturanlagen vorgenommen. Das Potenzial von PV-Anlagen an Schallschutzwänden und auf Konstruktionen über Autobahnen wird darin basierend auf den Erfahrungen des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (ewz) als «sehr anspruchsvoll» eingestuft. Weiter wird im Bericht ausgeführt, dass Prüfungen des ewz ergeben haben, dass für PV-Anlagen auf Schallschutzwänden nur wenige Flächen existieren, welche zudem sehr stark verschattet sind und grosse technische Hindernisse für die Realisierung aufweisen. Dies führt zur Unwirtschaftlichkeit der Anlagen. PV-Konstruktionen zur Überdachung von Autobahnen stehen nach Erfahrungen des ewz hohe Sicherheitsanforderungen entgegen, sowie die Tatsache, dass die technischen Voraussetzungen für den Bau solcher Anlagen stand heute (noch) nicht gegeben sind.

Infolge der Überweisung des Postulats GR Nr. 2024/132 hat die Stadt nun vertieft untersucht, ob sich die städtischen und stadtnahen Autobahnabschnitte grundsätzlich für die Produktion von Solarstrom eignen, welches Produktionspotenzial besteht, welche baulichen Konstruktionen geeignet wären, welche Umweltwirkungen und Kosten verursacht würden und welche Herausforderungen bestehen.

Parallel dazu wurde Kontakt mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) aufgenommen, um abzuklären, ob das ASTRA der Solarstromproduktion entlang der städtischen oder stadtnahen Autobahnen grundsätzlich positiv gegenübersteht und ob diese grundsätzlich bewilligungsfähig wäre.

Während das ASTRA Autobahn- und Strassenabschnitte Dritten für die Produktion von Solarstrom zur Verfügung stellt, planen und realisieren die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) PV-Anlagen auf städtischen Bahngleisabschnitten eigenständig. Eine Einbindung der Stadt in diesen Zubau ist seitens der SBB nicht vorgesehen. Dennoch wurde Kontakt zu den SBB aufgenommen, um einen Eindruck über den aktuellen Stand und die geplanten PV-Zubauprojekte entlang von Bahngleisabschnitten auf Stadtgebiet zu erhalten.

3. PV-Anlagen an Strasseninfrastrukturen im Kanton Zürich

Im Zeitraum 2022 bis 2024 wurden im Auftrag des Kantons Zürich zur Beantwortung des Postulats KR-Nr. 432/2022 betreffend PV-Anlagen entlang von Staatsstrassen zwei Studien erstellt. In der 2023 publizierten Studie «PV-Potenzial auf Infrastrukturen und für weitere sehr

[1] Beilage zum Stadtratsbeschluss Nr. 343/2023 vom 8. Februar 2023

grosse Anlagen im Kanton Zürich[2]» nahm die Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) zunächst eine Abschätzung des Potenzials für PV-Anlagen entlang der kantonalen Staatsstrassen vor. Basierend auf diesen Erkenntnissen untersuchte die Firma «energiebüro ag» in der 2024 publizierten Studie «PV-Anlagen an Strasseninfrastruktur – Analyse Machbarkeit[3]» beispielhaft jeweils drei konkrete Objekte an Staatsstrassen aus den drei Kategorien Parkplatzareale, Freiflächen und Kunstbauten, um spezifische Herausforderungen bezüglich Bewilligungsfähigkeit, Machbarkeit, Potenzial für Winterstrom sowie Investitions- und Gestehungskosten zu erfassen. Die zentralen Erkenntnisse der beiden Studien sowie die Schlussfolgerungen des Kantons sind nachfolgend zusammengefasst.

«PV-Potenzial auf Infrastrukturen im Kanton Zürich», ZHAW 2023
Die ZHAW beziffert das gesamte PV-Potenzial auf Dach- und Fassadenflächen, landwirtschaftlichen Nutzflächen (LN) mit Agri-PV, Parkplatzarealen, Abwasserreinigungsanlagen (ARA) sowie entlang von Strassen im Kantonsgebiet mit rund 9250 GWh/a.

Der grösste Teil dieses Potenzials entfällt mit knapp 6000 GWh/a auf Dachflächen, gefolgt von rund 2200 GWh/a auf Fassaden und rund 900 GWh/a auf landwirtschaftlichen Nutzflächen, rund 150 GWh/a über Parkplatzflächen und rund 40 GWh/a über Abwasserreinigungsanlagen.

Auf PV-Anlagen an Kunstbauten (Lärmschutzwänden, Brücken und Stützmauern) entfallen lediglich rund 10 GWh/a. Die Studie führt als Gründe für dieses geringe Potenzial den Ausschluss vieler kleiner Flächen sowie steil geneigter Flächen mit stark von Süden abweichender Ausrichtung und damit verbundener geringer Einstrahlung an. Die Umsetzung des Potenzials schätzt die ZHAW darüber hinaus als schwierig ein, da diverse sicherheitsrelevante Herausforderungen (z.B. Blendwirkung, Sichteinschränkung) beachtet werden müssen.

Das PV-Potenzial von Strassenüberdachungen wird in der Studie nicht quantifiziert. Auf Nachfrage äusserte sich der Autor der Studie dahingehend, dass Mehrfachnutzung von Flächen als Verkehrsraum und zur Energieproduktion grundsätzlich sehr positiv zu bewerten seien. PV-Anlagen über Strassen seien vor allem dort sinnvoll, wo Überdachungen bereits bestünden oder realisiert würden. Eine Strassenüberdachung alleine für die PV-Anlage zu realisieren sei aufgrund des hohen Materialaufwands sehr kostspielig. Zusätzlich bestünden diverse Sicherheitsbedenken (Aufprallschutz, abrupter Helligkeitswechsel, Zugänglichkeit bei Notfällen, etc.). Man solle von Autobahnen mit PV-Überdachung also nicht den Schlüssel zur Energiewende erwarten, einzelne Projekte könnten aber sicher einen Beitrag leisten.

«PV-Anlagen an Strasseninfrastruktur – Analyse Machbarkeit», energiebüro ag 2024
Die Studie untersucht neun konkrete Objekte aus den Kategorien «Parkplatzareale, Freiflächen und Kunstbauten (Lärmschutzwände, Stützmauern, Brücken)» beispielhaft auf spezifische Herausforderungen bezüglich Machbarkeit und Bewilligungsfähigkeit, das Winterstrompotenzial sowie die groben Investitionskosten und daraus resultierende Gestehungskosten.

[2] https://www.zh.ch/content/dam/zhweb/bilder-dokumente/themen/umwelt-tiere/energie/energieplanung/Infrastrukturpotenzial_KantonZH_Schlussbericht_ZHAW.pdf, zuletzt abgerufen am 11.11.2026

[3] https://www.zh.ch/content/dam/zhweb/bilder-dokumente/themen/umwelt-tiere/energie/energieplanung/kt51_240916_schlussbericht.pdf, zuletzt abgerufen am 11.11.2026

Die Studie kommt zum Schluss, dass jedes der untersuchten Objekte die einzelnen Kriterien wie Jahres-/Winterertrag, Kosten, Netzanbindung, Eigenverbrauch unterschiedlich gut erfüllt. Speziell Kunstbauten hätten eine sehr grosse Vielfalt an Ausprägungen, die spezifisch zu berücksichtigen seien. Die Spannbreite der Gestehungskosten inkl. Förderung sei entsprechend sehr gross (zwischen 13 und 38 Rp./kWh).

Bei Kunstbauten, welche sich direkt an der Fahrbahn befinden, sei besonders auf die Verkehrssicherheit bezüglich PV-Anlagen zu achten (Anprall, Unfall), sodass Fahrzeuginsassen und Passanten nicht gefährdet werden. Wo notwendig, seien entsprechende Massnahmen mit einzuplanen (Bsp. Leitplanken, Fahrzeugrückhaltesystem). Weiterhin sei die Blendung von Fahrzeugen in vielen Situationen genauer zu betrachten, was aufgrund der Nähe zu Strassen nicht überrasche und aufgrund der Notwendigkeit von blendfreien Modulen zu höheren Kosten führen könne.

Allgemein liesse sich festhalten, dass die Kosten für Nutzung der Potenziale der untersuchten Objekte für PV-Anlagen höher ausfielen als beispielsweise auf Dächern von grossen Gebäuden, die darüber hinaus in der Regel über bessere Eigenverbrauchs- und Netzanbindungsmöglichkeiten verfügten. Bei den untersuchten Objekten waren keine bedeutenden Abnehmenden für den produzierten Solarstrom vorhanden. Ein wirtschaftlicher Betrieb wäre allenfalls durch die Bildung einer lokalen Elektrizitätsgemeinschaft möglich.

Fazit Kanton Zürich
Im Bericht des Regierungsrats an den Kantonsrat zur Abschreibung des genannten Postulats wird festgehalten, dass bei PV-Anlagen an Standorten entlang der Staatsstrassen zahlreiche Kriterien zu berücksichtigen sind. Die Eignung eines Standorts sei im Einzelfall zu beurteilen. Grosse Parkplätze böten aufgrund von Skaleneffekten das Potenzial für PV-Anlagen mit den geringsten Gestehungskosten. Diese lägen jedoch in der Regel immer noch deutlich über denen von Dächern von grossen Gebäuden. Ausserdem verfügten Gebäude oft über bessere Eigenverbrauchs- und Netzanbindungsmöglichkeiten. Insbesondere die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit stelle weitere hohe Anforderungen an die PV-Anlagen. In Bezug auf das weitere Vorgehen hält der Kanton weiter fest, dass das kantonale Tiefbauamt die Erkenntnisse der Studie nutzen werde, um Standorte für die Erstellung von PV-Anlagen zu identifizieren und für Dritte nutzbar zu machen. Der Schwerpunkt läge dabei auf den Autobahnraststätten und grossen Kunstbauten.

4. Haltung des ASTRA zu PV-Anlagen an Autobahnen

Im Rahmen der Umsetzung des vom Bundesrat im Juli 2019 verabschiedeten «Klimapakets Bundesverwaltung» beabsichtigt das ASTRA, die Eigenproduktion von Strom aus erneuerbaren Energien zu erhöhen sowie die Nutzung des Potenzials der Nationalstrassen durch Anlagen Dritter zu fördern.

Rechtliche Grundlage bildet der am 1. Oktober 2022 in Kraft getretene neue Artikel 45b Energiegesetz (EnG, SR 730.0). Dieser sieht vor, dass Sonnenenergie auf dafür geeigneten Infrastrukturoberflächen des Bundes bestmöglich zu nutzen ist und dass geeignete Flächen bis 2030 solaraktiv auszurüsten sind. Durch die Ergänzung des bisherigen Artikel 29 Natio-

nalstrassenverordnung (NSV, SR 725.111) um einen neuen Absatz 2bis hat der Bundesrat zudem die Voraussetzung geschaffen, dass Dritte auf Flächen entlang von Nationalstrassen kostenlos Anlagen zur Produktion erneuerbarer Energie errichten können.

Wo der Strom direkt vor Ort verbraucht wird (Dächer von Werkhöfen, auf geeigneten Tunnelzentralen, Tunnelportalen und Galerien der Nationalstrassen), baut das ASTRA eigene Anlagen. Die übrigen Flächen werden über ein Bewerbungsverfahren Dritten zur Verfügung gestellt.

Auf dieser Grundlage führte das ASTRA zwischen dem 19. September 2022 und dem 24. Februar 2023 ein Bewerbungsverfahren durch, in dem fünfzehn ausgewählte Lose mit insgesamt 350 Lärmschutzwänden und 100 Rastplätzen ausgeschrieben und an Unternehmen und Konsortien zugeteilt wurden. Die Lose umfassten keine Strassenabschnitte auf oder in Nähe des Stadtgebiets der Stadt Zürich.

Die Vorgehensweise ist üblich und auch der Kanton Graubünden verfolgt einen ähnlichen Ansatz. Gemäss der kantonalen Website[4] wurde zwischen dem 3. Juni und dem 31. August 2026 ein Bewerbungsverfahren für PV-Anlagen Dritter entlang der Bündner Kantonsstrassen durchgeführt, welches insgesamt 50 geeignete Stützmauern entlang der Kantonsstrassen für die Nutzung durch PV-Anlagen zur Verfügung stellt. Für Planung, Finanzierung, Bau, Anschluss, Betrieb und Unterhalt der PV-Anlagen über die gesamte Lebensdauer sowie die Vermarktung des erzeugten Stroms sowie für einen geeigneten Netzeinspeisepunkt sind die Dritten selbst verantwortlich.

Die Autobahnabschnitte in und um Zürich fallen in den Zuständigkeitsbereich des ASTRA. Auf Nachfrage teilte es schriftlich mit, dass keine weiteren Ausschreibungen geplant seien. Einzelne detaillierte Gesuche Dritter würden jedoch von den Infrastrukturfilialen entgegengenommen und geprüft, um das Potenzial weiter auszuschöpfen. Es ist daher davon auszugehen, dass das ASTRA grundsätzlich bereit ist, die Bewilligungsfähigkeit von Projekten in der Stadt Zürich zu prüfen.

5. Hemmnisse bei der Realisierung von PV-Anlagen an Autobahnen

Das oben genannte Bewerbungsverfahren des ASTRA umfasste 350 Lärmschutzwände und 100 Rastplätze, zusammengefasst in 15 Lose, mit einer geplanten Solarstromproduktion von insgesamt rund 140 GWh/a. Gemäss Website des ASTRA wurde für alle Lose nach Unterzeichnung der Reservationsvereinbarung eine Frist von je drei Jahren für die Planung der PV-Anlagen und die Beantragung der Baubewilligungen gewährt.

Für Planung, Finanzierung, Bau, Anschluss, Betrieb und Unterhalt der PV-Anlagen sind die Anlagenbetreibenden selbst verantwortlich. Zudem müssen sie den erzeugten Strom entweder im Eigenverbrauch nutzen, eigenständig vermarkten oder ins Netz einspeisen. Die Nutzung im Eigenverbrauch ist finanziell besonders interessant, jedoch nur möglich, wenn vor Ort Abnehmende vorhanden sind, bspw. eine Tunnelanlage mit Lüftung und Beleuchtung.

[4] PV-Anlagen Dritter an Kantonsstrassen, zuletzt abgerufen am 11.11.2026

Nach telefonischer Auskunft des ASTRA ist auf den ausgeschriebenen Lärmschutzwänden und Rastplätzen bislang weder eine Anlage in Betrieb noch im Bau. Drei Projekte haben eine Baubewilligung erhalten. Mehrere Projekte werden nicht mehr weiterverfolgt. Als Gründe werden der erhöhte bauliche Aufwand und die daraus resultierenden Investitionskosten, mangelnde Wirtschaftlichkeit, der aufwendige Netzanschluss sowie hohe Sicherheitsanforderungen und erhöhte Kosten beim Bau und Betrieb an der Autobahn genannt.

Ein zentrales Problem besteht darin, Abnehmende für den an der Autobahn produzierten Solarstrom zu finden, da Eigenverbrauch häufig nicht möglich ist und das Stromnetz für die Lieferung des Solarstroms an Abnehmende benötigt wird. Sobald das Stromnetz beansprucht wird, werden auf der Stromlieferung des Solarstroms Netznutzungstarife und Abgaben erhoben, welche insgesamt zu einem Strompreis führen, der teurer ist als die heutigen Strombezugskosten vom Netz. Verschiedene Solaranlagenbetreibende geben an, dass Projekte schliesslich an fehlenden Stromabnehmenden und somit an der fehlenden Wirtschaftlichkeit scheitern.

Auch Energie 360° hat sich an den Ausschreibungen beteiligt und vom ASTRA den Zuschlag für zwei Lose zur Errichtung von PV-Anlagen auf Lärmschutzwänden erhalten. Darüber hinaus war das Unternehmen als Projektpartner an weiteren Losen für PV-Anlagen an Raststätten beteiligt. Diese Projekte wurden nach der Planungsphase jedoch nicht weiterverfolgt.

Die Erfahrungen von Energie 360° bestätigen die zuvor genannten Punkte. Die Sistierung der Projekte erfolgte aufgrund der erheblichen Mehraufwände beim Bau entlang von Nationalstrassen sowie der mangelnden Rentabilität. Im Gegensatz zum PV-Zubau auf Dächern müssten hier erst Primärkonstruktionen errichtet werden, wodurch kosteneffiziente Standardlösungen ausgeschlossen waren. Zudem entstünden zusätzliche Kosten durch die Bauausführung im laufenden Betrieb, beispielsweise durch die Sperrung von Pannenstreifen. Auch die vom ASTRA an die Konstruktionsweise der PV-Anlagen an Raststätten gestellten Anforderungen führten zu Mehraufwänden und Kostensteigerungen, die die Projekte wirtschaftlich unattraktiv machten.

Der entscheidende Grund für die Sistierung war schliesslich der fehlende Eigenverbrauch vor Ort. Unter den heutigen Rahmenbedingungen lässt sich der Betrieb von PV-Anlagen nur dort wirtschaftlich realisieren, wo ein lokaler Eigenverbrauch sichergestellt ist.

6. PV-Überdachungen von Autobahnen

PV-Überdachungen von Autobahnen befinden sich noch in der Entwicklungsphase. In der Schweiz wurde bislang keine Autobahnüberdachung realisiert, die ausschliesslich der Solarstromproduktion dient. Es liegen daher bislang keine bestehenden Projekte vor, auf deren Erfahrungen die Stadt Zürich zurückgreifen könnte.

Zwar existieren einige Beispiele mit Lärmschutzüberdachungen, die nachträglich mit PV-Modulen ausgerüstet wurden. Bei diesen Beispielen wurde die Primärkonstruktion jedoch nicht extra für die Solaranlage erstellt (bspw. die Autobahnüberdachungen der A2 bei Stansstad und Zofingen oder die Einhausung Schwamendingen, wo ewz den Pavillon des Überlandparks mit einer PV-Anlage ausrüstete).

Im Bereich PV-Überdachungen am weitesten fortgeschritten sind zwei Projekte der Firma EnergyPier[5], die sich seit mehreren Jahren in der Planungsphase befinden. Bislang liegen jedoch weder Bewilligungen durch das ASTRA noch Baubewilligungen vor, und die Realisierung bleibt unsicher. Ein weiteres Projekt des Kantons Fribourg[6], das eine PV-Überdachung der Kantonsstrasse mit einer Gesamtleistung von 14 MW vorsieht, befindet sich seit April 2024 in der Planungs- und Entwicklungsphase.

Die Abklärungen der Stadt stützen sich daher auf die beiden nachfolgend erläuterten Studien ab.

PV-Strassenüberdachung (PV-SÜD)
Mit der Entwicklung eines Prototyps für PV-Strassenüberdachungen setzte sich das Forschungsprojekt «PV-Strassenüberdachung (PV-SÜD)[7]» des Austrian Institute of Technology GmbH (AIT), des Fraunhofer-Instituts für Solare Energiesysteme ISE und der Forster Industrietechnik GmbH auseinander, an dessen Finanzierung auch das ASTRA beteiligt war und im Jahr 2021 publiziert wurde. Im Rahmen dieses Projekts wurde ein Prototyp entwickelt und erstellt, der den vielfältigen Anforderungen an eine PV-Überdachung im hochrangigen Strassennetz gerecht wird. Dazu zählen Entwässerung, Wind- und Schneelasten, Standsicherheit, Anprallsicherheit, Wartungsmöglichkeiten und Verkehrssicherheit.

Bei der Konzeption des Prototyps wurden die technischen Randbedingungen und Anforderungen im Hinblick auf die eingesetzte PV-Technologie, die mögliche Energiegewinnung sowie die erforderliche Tragkonstruktion an Autobahnen ermittelt und auf die Anforderungen der geltenden Regelwerke für Autobahnen abgestimmt. Die Bewilligungsfähigkeit über Autobahnen wurde jedoch nicht explizit geprüft.

Aufgrund der Regelwerke wurde die maximale durchgehend überdachte Länge einer PV-Autobahnüberdachung auf 80 m beschränkt, um sicherheitstechnische Anforderungen für Tunnelbauwerke zu vermeiden. Der Prototyp wurde zudem auf die Überdachung einer einspurigen Fahrbahn beschränkt. Es wurde ein Grundelement mit einer Basislänge von 10 m in Fahrtrichtung, einer lichten Höhe von 5,5 m und einer Nennleistung von 37,8 kWp gewählt, das sich bis zu einer Länge von maximal 80 m und einer Gesamtleistung von 300 kWp erweitern lässt.

Um erste Erfahrungen zu sammeln wurde der Prototyp zwar nicht über eine Autobahn, jedoch über eine Durchfahrgasse an der Rastanlage Hegau-Ost an der Autobahn A81 bei Singen in Baden-Württemberg installiert. Die PV-Überdachung ist seit Oktober 2023 in Betrieb und hat zum Ziel, reale Erfahrungen zu sammeln und zu dokumentieren. Bislang liegt jedoch noch kein Ergebnisbericht vor.

[5] Enerypier - Home, zuletzt abgerufen am 30.09.2026

[6] Pilotprojekt zur Überdeckung der Umfahrungsstrasse von Bulle (H189) mit Photovoltaik-Solarmodulen | Staat Freiburg, zuletzt abgerufen am 11.11.2026

[7] https://projekte.ffg.at/anhang/60defebac60a5_PV-S%C3%9CD-K_Ergebnisbericht.pdf, zuletzt abgerufen am 11.11.2026)

Studie von EnergyPier
Im Rahmen des städtischen Innovationskreditprogramms haben das Amt für Städtebau (AfS) und die Energiebeauftragte (EB) in einem gemeinsamen Projekt die Eignung der Zürcher Stadtautobahnen für PV-Überdachungen untersucht und die Firma EnergyPier im Jahr 2023 mit einer ersten Einschätzung beauftragt.

Es wurden verschiedene mögliche Streckenabschnitte geprüft. Als vielversprechendsten Abschnitt identifizierte EnergyPier den Autobahnabschnitt Affoltern-Seebach (A1/A4, teilweise auf Stadtgebiet) mit einer geschätzten Solarstromproduktion von jährlich rund 38 GWh. Dies entspricht beispielsweise dem Stromverbrauch von rund 15 000 4-Zimmer-Haushalten mit einem Durchschnittsverbrauch von 2500 Kilowattstunden pro Jahr. EnergyPier empfiehlt, diesen Abschnitt mit einer vertiefenden Machbarkeitsstudie weiterzuverfolgen.

Als weitere potenziell geeignete Abschnitte nannte EnergyPier die Autobahnabschnitte Schlieren (A1, teilweise auf Stadtgebiet) und Adliswil (A3, nicht auf Stadtgebiet). PV-Überdachung über die innerstädtischen Abschnitte Affoltern Ost (A1/A4), Zürich West (A1) und Brunau/Wollishofen (A3) wurden hingegen aufgrund zu enger Platzverhältnisse ausgeschlossen.

Schlussfolgerungen aus den Studien
Die beiden vorliegenden Studien liefern wichtige Erkenntnisse zur Machbarkeit von PV-Überdachungen von Autobahnen. Insbesondere zeigen sie, dass ein enormes Stromerzeugungspotenzial besteht und die technische Umsetzung grundsätzlich möglich ist. Während die innerstädtischen Autobahnabschnitte aufgrund zu enger Platzverhältnisse ungeeignet sind, wäre eine Realisierung in Stadtnähe einfacher möglich. Diese Abschnitte liegen allerdings ausserhalb des Netzgebiets des ewz, was die städtischen Handlungsmöglichkeiten erschwert.

Die Ökobilanz der Projekte hängt stark von der konkreten Ausgestaltung ab, wobei eine filigrane Ausführung und die Nähe zum Stromnetz entscheidende Erfolgsfaktoren für eine Verwirklichung darstellen.

Gegen eine weitere Vertiefung der Abklärungen durch die Stadt spricht, dass schweizweit konkrete Projekte bislang nur auf bestehenden Lärmschutzüberdachungen realisiert wurden und reine PV-Überdachungen noch weitgehend im Planungsstadium verharren. Zudem führen Längen von über 80 Metern zu erhöhten Anforderungen an Verkehrssicherheit, Belichtung und Brandschutz gemäss Tunnelbauwerken, was die Kosten erheblich in die Höhe treibt. Da die hohen Erstellungskosten für die Primärkonstruktion durch den reinen Stromertrag nicht gedeckt werden können, ist die Wirtschaftlichkeit nur bei multifunktionalen Nutzungen wie Lärmschutz oder Begrünung gewährleistet.

PV-Überdachungen bieten somit die Chance, grosse Mengen an Solarstrom lokal zu produzieren und können insbesondere dann von Interesse sein, wenn sie im Einklang mit weiteren Anliegen stehen (bspw. Lärm- oder Witterungsschutz) oder Synergieeffekte mit anderen Nutzungsformen erzielen (bspw. ökologische Vernetzung oder Fuss-/Velo-Vernetzung). Gemäss Einschätzung des Amts für Städtebau (AfS) können sie – je nach Standort und konkreter Ausgestaltung – gestalterisch integrierbar sein. Als erhebliche Risiken stehen jedoch lange Planungszeiten, ungelöste technische Fragen, Herausforderungen beim Bau über einer Autobahn

bei laufendem Betrieb sowie wirtschaftliche Risiken entgegen. Angesichts dieser Rahmenbedingungen verfolgt die Stadt Zürich solche Projekte vorerst nicht weiter. Laufende Projekte in der Schweiz und in Europa werden jedoch weiterhin beobachtet. Sollten sie erfolgreich umgesetzt werden und sich die genannten Rahmenbedingungen positiv entwickeln, wird eine Neubeurteilung erfolgen.

7. Umweltwirkungen von PV-Anlagen an Autobahnen

Um die Umweltwirkungen verschiedener Typen von PV-Anlagen zu quantifizieren, beauftragte die Stadt die Firma Umtec Technologie AG mit der Ökobilanzierung von insgesamt fünf PV-Anlagen im Aussenraum sowie zwei gebäudeintegrierten PV-Fassadenanlagen. Zu den Anlagen im Aussenraum gehörten unter anderem eine PV-Anlage an einer bestehenden Lärmschutzwand sowie eine PV-Autobahnüberdachung.

Die Ökobilanzen umfassen die Herstellungsphase der Materialien und Komponenten, die Errichtung, den Betrieb und Unterhalt (inklusive Instandhaltung und Instandsetzung) sowie den Rückbau und die Entsorgung.

Da in der Stadt Zürich noch keine PV-Anlagen an Lärmschutzwänden bestehen oder geplant sind, wurden Konstruktionspläne eines ASTRA-Projekts verwendet, dessen Realisierung an einer Autobahn nahe Interlaken geplant ist. Die Ökobilanz dieser Anlage schneidet mit Treibhausgasemissionen von rund 35,5 g $CO_{2\text{-eq}}$/kWh besonders günstig ab. Der Vorteil der Anlage besteht darin, dass eine bestehende Infrastruktur genutzt wird und eine schlanke Zusatzkonstruktion für die Befestigung der PV-Module ausreicht.

Als Planungsgrundlage für die Ökobilanzierung einer Autobahnüberdachung wurde der Prototyp des Forschungsprojekts «PV-Strassenüberdachung (PV-SÜD)» gewählt. Die Treibhausgasemissionen betragen rund 56,7 g $CO_{2\text{-eq}}$/kWh. Bei der Bewertung der Treibhausgasemissionen der PV-Autobahnüberdachung ist zu beachten, dass sich der Prototyp nur über die Breite einer einspurigen Fahrbahn erstreckt. PV-Überdachungen von mehrspurigen Nationalstrassen würden deutlich materialaufwändigere Konstruktionen erfordern, die mit höheren Treibhausgasemissionen verbunden wären. Weiterhin ist die Bewilligungsfähigkeit dieser filigran ausgeführten Anlage über einer Autobahn noch nicht erwiesen.

Ein weiterer massgeblicher Faktor für die Treibhausgasemissionen von PV-Anlagen entlang von Nationalstrassen ist der Stromnetzausbau. Dieser ist nötig, wenn der Installationsort nicht an das bestehende Verteilnetz angebunden ist oder die vorhandene Netzkapazität für die zusätzliche Einspeisung nicht ausreicht. In den Ökobilanzen der beiden Fallbeispiele ist der Netzbau von untergeordneter Bedeutung (maximal 0,7 g $CO_{2\text{-eq}}$/kWh). Die Material- und Bauaufwände können jedoch je nach Standort erheblich variieren und die Treibhausgasemissionen fallweise deutlich erhöhen. Insbesondere wenn grosse Anlagen entlang von Autobahnen gebaut werden sollten, müsste das Netz massiv verstärkt werden.

Schlussfolgerungen der Studie
Für eine gute Ökobilanz von PV-Anlagen ist nicht die installierte Leistung allein entscheidend, sondern die Höhe des Solarstromertrags pro eingesetzter Materialmenge. Projekte mit hoher

Modulbelegung, gutem spezifischem Ertrag und geringem zusätzlichem Konstruktionsaufwand sind ökologisch klar zu bevorzugen. Kritisch zu prüfen sind Anlagen, die umfangreiche neue Tragstrukturen, Spezialmodule, gestalterische Zusatzanforderungen oder einen aufwendigen Netzanschluss erfordern. Diese Faktoren können die Umweltwirkung und die Kosten pro Kilowattstunde deutlich erhöhen.

8. Transfer der Resultate der Studien auf die Stadt Zürich

Die Stadt verfügt über drei Autobahnabschnitte auf Stadtgebiet:

- Abschnitt Affoltern Ost (A1/A4);
- Abschnitt Zürich-West (A1);
- Abschnitt Brunau/Wollishofen.

Die zentralen Aussagen der oben erwähnten Studien sind auch für diese Streckenabschnitte übertragbar: So bestehen auch hier grössere Herausforderungen im Bereich des Netzanschlusses und der Stromabnahme. Bei allen Streckenabschnitten gibt es keine Möglichkeiten für Eigenverbrauch und bei der Realisierung grösserer PV-Anlagen sind erhebliche Investitionen in das umliegende Stromnetz notwendig.

Das grösste Potenzial für PV-Überdachungen weist der nördliche Abschnitt (Affoltern Ost) auf, wo längere gerade Streckenabschnitte ohne Tunnels oder Brückenkonstruktionen bestehen und ausreichend Platz für die notwendigen Konstruktionen bestehen würde. Gerade hier ist jedoch das Stromnetz nur sehr rudimentär ausgebaut, da es in diesem Bereich der Stadt keinen grösseren Strombezugsbedarf gibt. Hinzu kommt, dass dieser Bereich zwar noch im Stadtgebiet Zürich, jedoch bereits im Verteilnetzgebiet der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich (EKZ) liegt. Sowohl der Netzbau als auch die PV-Überdachung würden daher in den Zuständigkeitsbereich der EKZ fallen.

Der Bau von Lärmschutzwänden liegt hingegen im Zuständigkeitsbereich des Bundes (ASTRA). Er wird auf Basis von Kriterien des Bundes realisiert und durch den Bund finanziert. Grundsätzlich kann die Stadt daher nur auf bestehenden Lärmschutzwänden PV-Anlagen zubauen.

Abschliessend ist noch zu beachten, dass sowohl für die Montage als auch für den regelmässigen Unterhalt der PV-Anlagen die entsprechenden Abschnitte gesperrt werden müssten, damit die notwendigen Arbeiten vorgenommen werden können. Dies hätte konsequenterweise grössere Auswirkungen auf den Verkehr.

Im Zuge der Beantwortung dieser politischen Anfrage hat die Stadtverwaltung nicht nur PV-Überdachungen auf Autobahnen, sondern auch auf Pausenplätzen der städtischen Schul- und Sportanlagen geprüft. Diese Analysen ergaben, dass solche Überdachungen zusätzliche Mehrwerte wie Verschattung und Kühlung generieren können. Die Finanzierung der für die PV-Anlagen benötigten Konstruktionen ist bei solchen Mehrwerten einfacher gegeben. Zudem weisen diese Areale auch einen genügend hohen Stromverbrauch auf, so dass sowohl der Netzanschluss als auch der Eigenverbrauch ausreichend vorhanden ist. Die Stadtverwaltung

wird die Umsetzung von PV-Überdachungen auf den städtischen Schul- und Sportarealen vertieft prüfen, während die Entwicklungen zu PV-Anlagen bei Autobahnen primär beobachtet und Massnahmen dann ergriffen werden, wenn vorteilhafte Rahmenbedingungen vorliegen.

9. PV-Anlagen entlang von Bahngleisabschnitten

Die Planung und Realisierung von PV-Anlagen auf städtischen Bahngleisabschnitten liegt in eigener Kompetenz der SBB, die ihr Gebäude- und Infrastrukturportfolio systematisch auf das Potenzial zur Nachrüstung von PV-Anlagen und zur Integration von PV-Anlagen bei Sanierungen oder Neubau prüft. Eine Einbindung der Stadt in diesen Zubau ist seitens der SBB nicht vorgesehen. Um einen Eindruck über den aktuellen Stand und die geplanten PV-Zubauprojekte entlang von Bahngleisabschnitten auf Stadtgebiet zu erhalten, wurde Kontakt mit den SBB aufgenommen. Folgende Informationen wurden übermittelt:

Bestehende Anlagen und Perrondächer
Auf Infrastrukturbauten der SBB im Stadtgebiet Zürich existiert bislang eine PV-Anlage mit einer Leistung von 51 kWp auf einem Perrondach des Zürcher Hauptbahnhofs (HB). Die Umsetzung weiterer PV-Anlagen auf Perrondächern wird aktuell beim Zürcher HB, beim Bahnhof Hardbrücke und beim Bahnhof Oerlikon geprüft. Die potenzielle Gesamtleistung dieser Anlagen wird auf rund 5 MWp geschätzt.

Für die Perrondächer der Bahnhöfe Altstetten, Enge, Stadelhofen und Wiedikon sind aufgrund des Alters oder der geringen Grösse bis zum Jahr 2040 keine PV-Nachrüstungen vorgesehen. Ob die Perrondächer des Bahnhofs Tiefenbrunnen sowie des Zürcher Vorbahnhofs mit PV-Anlagen ausgerüstet werden können, wird zurzeit noch evaluiert.

Lärmschutzwände
Bisher wurden durch die SBB keine Lärmschutzwände identifiziert, die aus technischer und wirtschaftlicher Sicht für eine PV-Nachrüstung geeignet wären.

PV-Gleisüberdachungen
Aktuell führen die SBB ein Pilotprojekt für PV-Gleisüberdachungen über himmelfreie Gleisanlagen durch, das sich in der Planungs- und Standardisierungsphase befindet. Das Vorprojekt für eine Pilotanlage ist für den Zeitraum 2027/28 geplant. Ziel der Pilotphase ist die Validierung technischer, betrieblicher und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen unter kontrollierten Bedingungen.

Auf dem Stadtgebiet Zürich wurden drei Flächen als grundsätzlich prüfenswert und potenziell geeignet für PV-Gleisüberdachungen identifiziert. Sie befinden sich im Bereich des Zürcher Vorbahnhofs, im Bereich des Zürcher HB Herdern sowie im Bereich der Abstellanlage Zürich Mülligen.

Die potenzielle Gesamtleistung dieser drei Standorte wird auf rund 17 MWp geschätzt. Da diese Flächen in Streckenbereichen mit sehr hohem Verfügbarkeitsanspruch liegen, sind Eingriffe betrieblich anspruchsvoll und stellen eine zentrale Umsetzungshürde dar. Flächen im urbanen Hochleistungsnetz – insbesondere im Raum Zürich – werden daher erst nach erfolg-

reicher Validierung im Pilotprojekt systematisch geprüft und priorisiert. Eine belastbare Beurteilung sowie die Integration in die strategische Rollout-Planung der SBB ist frühestens ab dem Jahr 2029 realistisch.

Angesichts dieser Ausgangslage nimmt die Stadt hier keine aktive Rolle ein.

10. Fazit

Die Prüfung der Nutzung städtischer Autobahnabschnitte zur Solarstromproduktion zeigt, dass diese keinen massgeblichen Beitrag zur Deckung des Strombedarfs der Stadt Zürich leisten können. Die Erschliessung dieses Potenzials wäre sehr aufwändig und die Finanzierung der benötigten Werke (Überdachungen, Netzanschlüsse) ist nicht sichergestellt. Die strategische Priorisierung der Stadt liegt daher auf der Ausschöpfung des Dachpotenzials.

Aus ökologischer Sicht schneiden PV-Anlagen an bestehenden Lärmschutzwänden günstig ab, da die Primärkonstruktionen bereits bestehen und mit niedrigen Treibhausgasemissionen pro kWh erzeugten Solarstroms zu rechnen ist. Das Potenzial von PV-Anlagen auf bestehenden Lärmschutzwänden der Stadt ist im Vergleich zum Gesamtpotenzial auf Dachflächen jedoch klein. Bei den aktuellen Voraussetzungen ist die Umsetzung einzelner Projekte nicht prüfenswert. Für den Erfolg solcher Projekte sind die Sicherstellung der Stromabnahme und günstige Anschlussmöglichkeiten an das bestehende Stromnetz entscheidend und aktuell noch nicht gegeben. Die Stadt wird hierzu daher die weitere Entwicklung beobachten und weitere Schritte prüfen, sobald bessere Voraussetzungen vorliegen.

Für die Realisierung von PV-Überdachungen besteht auf den innerstädtischen Autobahnabschnitten aufgrund der engen Platzverhältnisse kein Potenzial. Die stadtnahen Autobahnabschnitte weisen zwar eine grundsätzliche Eignung auf, liegen jedoch im Zuständigkeitsbereich der EKZ. Die praktische Umsetzung wäre auch dort mit erheblichen technischen und wirtschaftlichen Hürden verbunden. Zudem besteht schweizweit noch kein Beispiel für eine PV-Autobahnüberdachung, an dem sich die Stadt orientieren könnte. Bislang geplante Projekte werden durch die Stadt aufmerksam verfolgt, gemäss den öffentlichen Medien ist jedoch bereits seit Längerem kein Fortschritt mehr zu verzeichnen. Sollten sich diese Rahmenbedingungen ändern, könnte die Realisierung eines konkreten Projekts erneut geprüft werden.

Da die SBB die Planung und Realisierung von PV-Anlagen auf städtischen Bahngleisabschnitten in eigener Kompetenz durchführen, wird die Stadt hier weiterhin eine beobachtende Rolle einnehmen.

11. Antrag auf Abschreibung

Gestützt auf den vorstehenden Bericht beantragt der Stadtrat dem Gemeinderat, die Postulate GR Nr. 2024/132 und GR Nr. 2025/563 als erledigt abzuschreiben.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Unter Ausschluss des Referendums:

1. **Vom Bericht zum Postulat GR Nr. 2024/132 betreffend Nutzung der Autobahnabschnitte auf städtischem Gebiet für die Produktion von Solarstrom wird Kenntnis genommen.**
2. **Das Postulat GR Nr. 2024/132 von Dr. Roland Hohmann (Grüne), Patrick Tscherrig (SP) und Beat Oberholzer (GLP) vom 27. März 2024 betreffend Nutzung der Autobahnabschnitte auf städtischem Gebiet für die Produktion von Solarstrom wird als erledigt abgeschrieben.**
3. **Vom Bericht zum Postulat GR Nr. 2025/563 betreffend Bahngleisabschnitte auf städtischem Gebiet, Nutzung für die Produktion von Solarstrom wird Kenntnis genommen.**
4. **Das Postulat GR Nr. 2025/563 von Dr. Roland Hohmann (Grüne), Selina Walgis (Grüne) und Roland Hurschler (Grüne) vom 26. November 2025 betreffend Bahngleisabschnitte auf städtischem Gebiet, Nutzung für die Produktion von Solarstrom wird als erledigt abgeschrieben.**

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe übertragen.

Im Namen des Stadtrats

Der Stadtpräsident
Raphael Golta

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter