



22.10.2025

Schriftliche Anfrage

von Reto Brüesch (SVP)
Johann Widmer (SVP)
und Derek Richter (SVP)

Die Stadt Zürich hat sich ehrgeizige Klimaziele gesetzt: Bis 2035 sollen sämtliche städtischen Gebäude klimaneutral erstellt und betrieben werden.

Im Rahmen dieser Strategie wurden erste Pilotprojekte sogenannter «elektrischer Baustellen» umgesetzt, unter anderem beim Containerprovisorium Lettenwiese und bei der Schulanlage Riedenhalden (Umbau zur Tagesschule).

Diese Projekte sollen zeigen, wie Emissionen, Lärm und Abgase reduziert werden können. Der Nachhaltigkeitsaspekt wird dabei jedoch sehr einseitig über die Elektrifizierung von Maschinen und Fahrzeugen definiert.

Maschinen und Fahrzeuge auf den Baustellen werden vollständig elektrifiziert, während alternative, CO₂-arme Technologien wie HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) oder synthetische Treibstoffe bei den Ausschreibungen von vornherein ausgeschlossen werden, obwohl diese technisch erprobt, sofort einsetzbar und oftmals wirtschaftlicher sind.

Aus Sicht der Baupraxis, der Kostenverantwortung und der Technologieoffenheit ist diese Strategie zu hinterfragen. Zudem zeigt sich, dass die direkten Emissionen der Baumaschinen nur einen kleinen Teil der ökologischen Gesamtbelastung darstellen, Baustoffe und Entsorgung weisen oft eine deutlich höhere Umweltrelevanz auf.

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

1. Welche Erfahrungen hat die Stadt Zürich mit den Ausschreibungen und der Umsetzung der bisherigen elektrischen Baustellen gemacht?
2. Wie hoch waren die Mehrkosten, und wieviel länger dauerten diese Projekte im Vergleich zu konventionellen Baustellen?
3. Können diese beiden Pilotprojekte mit herkömmlichen Baustellen des Tiefbau- und Hochbaus verglichen werden, und wo sind die grossen Unterschiede?
4. Welcher Anteil der eingesetzten Maschinen und Fahrzeuge war tatsächlich elektrisch betrieben, und mussten gewisse Arbeiten aufgrund mangelnder technischer Verfügbarkeit angepasst oder nachträglich geändert werden?
5. Wie wurden die E-Maschinen und Fahrzeuge auf die Baustelle transportiert, und wurden Lieferungen für das Bauhaupt- und Nebengewerbe ebenfalls ausschliesslich mit elektrischen Fahrzeugen ausgeführt?
6. Aus welchen Gründen werden alternative, erneuerbare Treibstoffe wie HVO oder synthetische Kraftstoffe bei städtischen Ausschreibungen ausgeschlossen und nicht bewertet?
7. Ist die Stadtverwaltung bereit, künftig eine technologieoffene Bewertung von Nachhaltigkeitskriterien vorzunehmen und alternative CO₂-arme Treibstoffe gleichwertig zu berücksichtigen?

8. Wie beurteilt der Stadtrat das Verhältnis zwischen ökologischem Nutzen und finanziellen Mehrkosten bei rein elektrischen Baustellen im Vergleich zu Alternativen wie HVO?
9. Inwiefern berücksichtigt die Stadt Zürich bei der Nachhaltigkeitsbewertung auch die Umweltwirkungen der Baustoffe, der Entsorgung und der Transportwege, die oftmals einen grösseren ökologischen Einfluss haben als die Emissionen der Baumaschinen selbst?
10. Welche Rückmeldungen liegen von Bauunternehmen und Auftragnehmern zu den bisherigen Pilotprojekten in der Stadt Zürich vor, insbesondere zu Verfügbarkeit, Betriebssicherheit und Wirtschaftlichkeit der eingesetzten E-Maschinen?
11. Wird in Zukunft geprüft, ob neue Technologien je nach Einsatzgebiet sinnvoll sind, sich bewährt haben und ob zwingend Übergangsfristen vorgesehen sind um wirtschaftlich (Kosten und Nachhaltigkeit) dies abzufedern?
12. Auf der Baustelle Schule Riedenhalde war ein Baustromanschluss mit einer Stromstärke von 250 Ampere erforderlich für das Lademanagement der E- Maschinen und Fahrzeuge. Falls künftig vermehrt rein elektrische Baustellen betrieben werden sollen, stellt sich die Frage, ob das Elektrizitätsnetz der EKZ ausreichend dimensioniert ist und welche Szenarien zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit vorgesehen sind?

RTJ M. Müller DRH