



07.01.2026

von Sebastian Vogel (FDP),
Reto Brüesch (SVP)
und Benedikt Gerth (Die Mitte)

Schriftliche Anfrage

Die Stadt Zürich verfolgt mit der 2000-Watt-Gesellschaft, den Klimazielen 2030 sowie den Grundsätzen der nachhaltigen öffentlichen Beschaffung ambitionierte energie- und klimapolitische Ziele. Gleichzeitig wurde in der Vergangenheit wiederholt bekannt, dass im öffentlichen Strassenraum Natursteine, unter anderem Granit, verbaut wurden, deren Herkunft ausserhalb Europas liegt.

Zudem liegen Hinweise (RANDSTEINKULT von Sam V. Furrer) vor, wonach das sogenannte Zürich Bord nicht nur eine stadtspezifische Sonderlösung darstellt, sondern auch in Gestaltung, Variantenvielfalt und Herstellungsweise ökologische und ökonomische Nachteile aufweist. Gemäss publizierten Analysen wurde das Zürich Bord im Auftrag der Stadt Zürich von einer renommierten Zürcher Design Agentur als eigenständiges Designsystem entwickelt und ist heute in rund 24 Varianten im Einsatz.

Weiter wird ausgeführt, dass die Herstellung der Zürich Bord Elemente aufgrund der komplexen Formgebung nur eingeschränkt automatisierbar ist und teilweise manuelle Bearbeitung erfordert. Dies begünstigt eine Produktion in Ländern mit tieferen Lohnkosten, namentlich in Asien. Gleichzeitig fallen bei der Bearbeitung von Naturstein erhebliche Materialverluste an (Schätzungen zufolge bis zu rund 25 %), verbunden mit einem hohen Energieeinsatz für Sägen, Fräsen und Werkzeugverschleiss.

Der Import schwerer Natursteinbauteile über Distanzen von bis zu rund 20'000 km verursacht zudem relevante CO₂ Emissionen und einen hohen Verbrauch fossiler Energieträger. Diese Praxis steht in einem Spannungsverhältnis zu den klimapolitischen Zielsetzungen der Stadt Zürich.

Der Stadtrat sollte sich zu einer effizienten, wirtschaftlichen und nachhaltigen Verwendung öffentlicher Mittel bekennen. Vor diesem Hintergrund stellen sich im Zusammenhang mit der Entwicklung, Beschaffung und Umsetzung des sogenannten «Zürich Bords» grundlegende Fragen zur Zweckmässigkeit, Wirtschaftlichkeit, Wettbewerbsneutralität und ökologischen Verträglichkeit dieses Alleingangs der Stadt Zürich.

Der Gemeinderat wird um die Beantwortung der folgenden Fragen ersucht:

1. Aus welchen konkreten Gründen entschied sich die Stadt Zürich, ein eigenes Randstein-System («Zürich Bord») zu entwickeln, anstatt auf bestehende, bewährte Standards wie das Kasseler Bord zurückzugreifen, das 2013 in Zürich getestet wurde?
2. Welche konkreten Nachteile hätte das Kasseler Bord oder eine vergleichbare Standardlösung für Fahrgäste, Stadt oder Verkehrsbetriebe gehabt?
3. Warum wurde bei der Entwicklung des Zürich Bords keine Abstimmung mit anderen Städten, Kantonen oder Verkehrsunternehmen angestrebt, obwohl diese vor derselben Herausforderung der Barrierefreiheit standen?
4. Welche Gesamtkosten sind der Stadt Zürich in den letzten zehn Jahren für Entwicklung, Design, Variantenbildung, Beschaffung, Logistik und Einbau des Zürich Bords entstanden?
5. Welche Gesamtkosten sind aus dem Engagement der Firma Daniel Hunziker Design Identity AG für die Entwicklung des Zürich-Bord-Systems entstanden? Wurde dieser Auftrag öffentlich ausgeschrieben? Falls nein, weshalb nicht?
6. Wurde untersucht, ob die spezifische Formgebung des Zürich Bords zu höheren Herstellungs- und Produktionskosten führt als bei Standardlösungen? Falls ja, mit welchen Ergebnissen?

7. Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten pro Laufmeter Zürich Bord heute (Listenpreise, durchschnittlicher Variantenmix, inkl. MWSt, ohne Rabatte), und wie verhalten sich diese zu marktüblichen, standardisierten Beton- oder Natursteinlösungen?
8. Welche konkreten Kriterien führten zur Wahl des Materials Granit? Welche alternativen Materialien, insbesondere Beton, wurden geprüft, und aus welchen Gründen verworfen?
9. Welche Rolle spielten Aspekte wie Sichtbarkeit für sehbehinderte Personen, Verschmutzung im Betrieb sowie gestalterische Überlegungen bei der Material- und Systementscheidung?
10. Welche Rolle spielte die ökologische Gesamtbilanz (Herstellung, Transport, Lebensdauer, Rückbau) bei der Entscheidung für das Zürich Bord? Existiert eine Ökobilanz oder ein CO₂-Footprint für dieses System?
11. Aus welchen Herkunftsländern stammen die bislang verbauten Zürich Bords, und welcher Anteil wurde aus Übersee, insbesondere aus Asien/China, importiert (direkt oder indirekt)?
12. Weshalb erfolgt die Fertigung der Zürich Bords nicht in der Schweiz oder im europäischen Raum, obwohl dort Granitvorkommen und Produktionskapazitäten bestehen? Wird eine stärkere regionale Beschaffung geprüft?
13. Wie viele Laufmeter Zürich Bord wurden bisher verbaut, wie viele werden bis zur vollständigen Barrierefreiheit noch benötigt, und mit welchem jährlichen Bedarf rechnet der Stadtrat künftig?
14. Aus welchen Gründen wurde das Zürich Bord in 24 Varianten ausgeführt, und welche Auswirkungen hat diese Variantenvielfalt auf Kosten, Beschaffung, Lagerhaltung und Unterhalt? Wie viele Lieferanten sind aktuell technisch und vertraglich in der Lage, Zürich Bords in allen Varianten zu liefern?
15. Wie beurteilt der Stadtrat rückblickend das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Zürich Bords gegenüber standardisierten Lösungen, und ist er bereit zu prüfen, künftig auf einen offeneren und stärker standardisierten Ansatz umzusteigen?

