



An den Grossen Rat

25.5209.02

BVD/P255209

Basel, 2. Juli 2025

Regierungsratsbeschluss vom 1. Juli 2025

Schriftliche Anfrage Jenny Schweizer betreffend «emissionsfreie Baustellen bis 2037»

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Jenny Schweizer dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

«Der Regierungsrat hat sich mit dem Klimaschutzaktionsplan das Ziel gesetzt, dass der Betrieb aller Baustellen im Kanton Basel-Stadt lokal CO₂-emissionsfrei erfolgt. Dies erfordert eine grundlegende Transformation im Bauwesen, insbesondere den Ersatz bestehender Baumaschinen mit fossilem Antrieb durch Maschinen mit batterie- oder kabelbetriebenem Antrieb. Die öffentliche Hand möchte dabei als Vorbild vorangehen. Laut dem Klimaschutzaktionsplan sollte bereits ab 2025 die Erarbeitung von Strategien und Konzepte erfolgen.

Das Tiefbauamt Basel-Stadt hat ein Pilotprojekt gestartet, um seinen Stand und seine Möglichkeiten betreffend Elektrifizierung von Baustellen zu evaluieren. Im Zuge des Pilotprojekts soll in den nächsten Monaten ein kleines Bauvorhaben, nämlich der Bau einer unterirdischen Wertstoffsammelstelle, elektrifiziert oder zumindest teilelektrifiziert realisiert werden. Zudem soll eine weitere unterirdische Wertstoffsammelstelle als Referenzbaustelle in herkömmlicher Bauweise erstellt werden. Die ermittelten Emissionen können dann direkt miteinander verglichen werden. Die Erkenntnisse bilden dann die Entscheidungsgrundlage für allfällige weitere Schritte auf dem Weg zur Elektrifizierung von Baustellen. Ein klimafreundlicher und emissionsfreier Baustellenbetrieb ist zweifellos ein erstrebenswertes Ziel. Gleichzeitig ergeben sich jedoch aus wirtschaftlicher, technologischer und regulatorischer Sicht zahlreiche Herausforderungen. Die Bauwirtschaft spielt eine wichtige Rolle für die regionale Wirtschaft und steht unter erheblichem Kostendruck. Baumaschinen haben üblicherweise eine Nutzungsdauer von 10 bis 12 Jahren – dies erfordert, dass bereits heute emissionsfreie Maschinen beschafft werden müssen, um das Ziel eines CO₂-neutralen Baustellenbetriebs bis 2037 realistisch zu erreichen. Da solche Maschinen derzeit jedoch oft noch nicht verfügbar oder nur in begrenztem Umfang einsetzbar sind, ist es umso wichtiger, der Branche frühzeitig Planungssicherheit und ausreichend lange Übergangsfristen zu gewähren.

Damit die Transformation hin zu emissionsfreien Baustellen erfolgreich gestaltet werden kann, müssen wirtschaftliche Tragbarkeit und technische Machbarkeit sorgfältig berücksichtigt werden. Vor diesem Hintergrund bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

Bestand an Baumaschinen

1. Wie gross ist der Bestand an Baumaschinen und Baugeräten nach Maschinenart im Kanton Basel-Stadt, und welche Informationen liegen zum Energieverbrauch dieser Maschinen bezogen auf Betriebsstunden und Nennleistung vor?
2. Wie hoch schätzt der Regierungsrat den Anteil an Baumaschinen und Baugeräten mit batterie- oder kabelbetriebenem Antrieb im Kanton Basel-Stadt?

Substitutions- und Reduktionspotenzial

3. Wie schätzt der Regierungsrat das Substitutionspotenzial konventioneller Antriebstechnologien mit emissionsfreien bzw. emissionsarmen Antrieben bei Baumaschinen im Kanton Basel-Stadt ein?
4. Welches Reduktionspotenzial sieht der Regierungsrat hinsichtlich Endenergieverbrauch, CO₂- und Luftschadstoffemissionen aus dem Betrieb von Baumaschinen im Kanton Basel-Stadt?

Marktverfügbarkeit

5. Wie bewertet der Regierungsrat die Marktverfügbarkeit emissionsfreier Baumaschinen – insbesondere im Hinblick auf leistungsstarke Modelle?
6. Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass die geforderte vollständige Elektrifizierung bis 2037 technologisch überhaupt realistisch ist, insbesondere im Bereich leistungsstarker Baumaschinen, für die derzeit noch keine marktreifen Alternativen existieren?

Pilotprojekt

7. Welche Kriterien wurden für die Auswahl des Pilotprojekts herangezogen? Wurden auch andere Bauprojekte geprüft?
8. Sind in Zukunft weitere Pilotvorhaben mit unterschiedlicher Komplexität und Dauer geplant, um ein breiteres Bild der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit zu erhalten?
9. Wie wird sichergestellt, dass die Ergebnisse des Projekts systematisch ausgewertet und öffentlich kommuniziert werden – insbesondere im Hinblick auf Transparenz und Nachvollziehbarkeit der kantonalen Klimapolitik?

Horizont 2037

10. Wie bewertet der Regierungsrat das Risiko, dass Unternehmen in teure, aber möglicherweise nicht langfristig geeignete Übergangstechnologien investieren müssen, wenn sich die Technologie stetig weiterentwickelt?
11. Inwiefern hängt die Machbarkeit des kantonalen Ziels für 2037 von internationalen Entwicklungen in der Batterietechnologie, der Ladeinfrastruktur und der Baukonjunktur ab? Welche Strategie verfolgt der Regierungsrat, falls die technologische Entwicklung oder die Marktdurchdringung emissionsfreier Baumaschinen langsamer verläuft als erwartet?
12. Setzt der Regierungsrat einseitig auf Elektrifizierung, oder werden auch andere emissionsarme Technologien wie synthetische Kraftstoffe oder Wasserstoff als Alternative in Betracht gezogen?
13. Welche Massnahmen ergreift der Regierungsrat, um sicherzustellen, dass die notwendige Strominfrastruktur und Netzkapazität bis 2037 ausgebaut sind, dass Baustellen zuverlässig mit Strom versorgt werden können?
14. Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass die Einführung emissionsfreier Baustellen in Basel-Stadt nicht zu Wettbewerbsnachteilen gegenüber dem Kanton Baselland führt, wo solche Vorschriften nicht gelten? Gibt es Bestrebungen, eine koordinierte Lösung mit dem Nachbarkanton zu erarbeiten?

Jenny Schweizer»

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Ausgangslage

Seit November 2022 ist der Klimaschutz in der Kantonsverfassung verankert. Dies verpflichtet den Kanton im Rahmen seiner Möglichkeiten dazu beizutragen, dass die globale Erwärmung gegenüber dem vorindustriellen Niveau 1.5°C nicht übersteigt. Um dies zu erreichen, sollen u.a. die Treibhausgasemissionen im Kanton Basel-Stadt bis 2037 auf Netto-Null sinken (§ 16a, KV). Da die Emissionen aus Baustellenbetrieben auf Kantonsgebiet anfallen, ist diese Massnahme für das Netto-Null-Ziel 2037 direkt relevant.

Mit Regierungsratsbeschluss vom 26. September 2023 (P231171) beschloss der Regierungsrat die Kantonale Klimaschutzstrategie «Klimaschutzstrategie Basel-Stadt Teil 1 – Netto-Null 2037»¹ als wegweisende Vorgabe für den Kanton. Der zugehörige Aktionsplan sowie die «Strategie Klimaneutrale Verwaltung» für alle Tätigkeiten der Verwaltung (Netto-Null bis 2030), wurden im Oktober 2024 veröffentlicht. Mit den vorgenannten Strategien und Netto-Null-Zielen entstehen der kantonalen Verwaltung verbindliche Aufgaben.

Mit dem Erlass des Aktionsplans zur Klimaschutzstrategie und der Strategie Klimaneutrale Verwaltung hat der Regierungsrat die Departemente beauftragt, die in ihrer Federführung liegenden Massnahmen umzusetzen und bei Bedarf dem Regierungsrat resp. Grossen Rat Anträge für finanzielle Mittel vorzulegen. Prüfmassnahmen werden durch die federführenden Departemente weiterentwickelt und dem Regierungsrat erneut zum Beschluss vorgelegt.

Bei der Massnahme «Etablierung lokal CO₂-emissionsfreier Baustellenbetriebe im Kanton Basel-Stadt» (Massnahme b8, Kapitel 8.2 Massnahmenblätter, Klimaschutzaktionsplan²) handelt es sich um eine Prüfmassnahme. In einem ersten Schritt wird eine umfassende Analyse der Ist-Situation (Phase 1) durchgeführt und darauf aufbauend – in enger Zusammenarbeit mit regionalen Baumeistern – ein Konzept entwickelt (Phase 2) für geeignete Anpassungen bei der Infrastruktur, der Beschaffung, der Inbetriebnahme und dem Betrieb zur Umstellung der eigenen Geräte, Maschinen und Fahrzeuge. Anschliessend erfolgt ein Entscheid des Regierungsrates, ob die Massnahme fortgesetzt wird. Bei positivem Entscheid werden weitere Arbeitsschritte angestossen, konkret der Prüfauftrag zu Phasen 3 und 4 bis 2037: u.a. Aufbau und Etablierung von Anreizsystemen für die Bauwirtschaft, Prüfung von Regulatorien und Fahrzeugbeschaffungen für kantonseigene Baustellen.

Für die Phase 1 bereitet das Tiefbauamt aktuell ein Pilotvorhaben vor, bei dem zwei vergleichbare Baustellen nach herkömmlicher respektive elektrifizierter Bauweise realisiert werden (s. Antwort zu Frage 7). Damit ist die erste Phase der Analyse gerade gestartet.

2. Zu den einzelnen Fragen

Bestand an Baumaschinen

1. *Wie gross ist der Bestand an Baumaschinen und Baugeräten nach Maschinenart im Kanton Basel-Stadt, und welche Informationen liegen zum Energieverbrauch dieser Maschinen bezogen auf Betriebsstunden und Nennleistung vor?*
2. *Wie hoch schätzt der Regierungsrat den Anteil an Baumaschinen und Baugeräten mit batterie- oder kabelbetriebenem Antrieb im Kanton Basel-Stadt?*

Im Rahmen der Erarbeitung des aktuellen Luftreinhalteplans beider Basel 2024 wurden die Betriebsstunden, die CO₂- und Luftschadstoffemissionen aller im Kanton Basel-Stadt eingesetzten Baumaschinen ermittelt: Im Durchschnitt werden pro Jahr insgesamt rund 1'100 verschiedene Baumaschinen eingesetzt. Alle auf den Baustellen in Basel-Stadt eingesetzten Baumaschinen kommen gesamthaft auf rund 450 Mio. Betriebsstunden pro Jahr und einen Dieserverbrauch von rund 3'500 Tonnen pro Jahr. Da die auf den Baustellen eingesetzten Baumaschinen im Einzelnen nicht bekannt sind, wurde als Berechnungsgrundlage die durchschnittliche Leistungsklassenverteilung des schweizerischen Emissionsinventars des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) verwendet.

¹ Vgl. Klimaschutzstrategie Kanton Basel-Stadt Teil 1 «Netto-Null 2037», S. 11. Online verfügbar unter https://media.bs.ch/original_file/ff00ae99ae2e241575201f1e3c985fdf181457f3/klimaschutzstrategie-teil-1-web.pdf.

² Vgl. Klimaschutzaktionsplan Kanton Basel-Stadt Teil 1 «Netto-Null 2037», online verfügbar unter [klimaschutzaktionsplan-1024-v13.pdf](https://media.bs.ch/original_file/ff00ae99ae2e241575201f1e3c985fdf181457f3/klimaschutzaktionsplan-1024-v13.pdf)

Davon sind, per Stichdatum 27. Mai 2025, gemäss Motorfahrzeugkontrolle Basel-Stadt im Kanton 342 Baumaschinen und Baugeräte³ gemeldet. 65 Stück davon sind elektrisch betrieben, dies entspricht 19% aller gemeldeten Maschinen und Geräte im Kanton Basel-Stadt.

Der Kanton selbst verfügt über eine sehr begrenzte Anzahl eigener Baumaschinen und Baugeräte, die vorwiegend beim Tiefbauamt und der Stadtgärtnerei eingesetzt werden. Für die kantonalen Bauvorhaben werden in der Regel im Rahmen öffentlicher Ausschreibungen Bauleistungen an externe Bauunternehmen vergeben. Die Verantwortung für den Einsatz elektrifizierter Baumaschinen und Baugeräte liegt bei den jeweiligen Unternehmen. Der Kanton prüft, ob und in welcher Form der Einsatz von emissionsfreien Baustellen in kantonalen Ausschreibungen gezielt gefördert werden kann (s. auch Antwort zu Frage 8).

Der Kanton ist ausserdem daran, seine eigene Flotte an Baumaschinen und Baugeräten zu elektrifizieren. Bis zum Jahr 2030 soll im Tiefbauamt und in der Stadtgärtnerei ein Elektrifizierungsgrad von 80% erreicht werden. Die entsprechenden Mittel für die nachhaltige Wiederbeschaffung von Fahrzeugen und Geräten müssen beim Regierungsrat resp. Grossen Rat beantragt werden.

Substitutions- und Reduktionspotenzial

3. *Wie schätzt der Regierungsrat das Substitutionspotenzial konventioneller Antriebstechnologien mit emissionsfreien bzw. emissionsarmen Antrieben bei Baumaschinen im Kanton Basel-Stadt ein?*

Aufgrund der thematischen Nähe wird diese Frage gemeinsam mit Antwort 5 beantwortet.

4. *Welches Reduktionspotenzial sieht der Regierungsrat hinsichtlich Endenergieverbrauch, CO₂- und Luftschadstoffemissionen aus dem Betrieb von Baumaschinen im Kanton Basel-Stadt?*

Aktuell emittieren die in Basel-Stadt eingesetzten Baumaschinen jährlich rund 9'100 Tonnen CO₂- (entspricht 1.5% der Gesamtemissionen im Kanton BS) und rund 22 Tonnen Stickoxide (NO_x, entspricht 4.5% der Gesamtemissionen im Kanton BS). Durch eine vollständige Elektrifizierung könnten diese direkten Emissionen eingespart werden. Da alle in der Schweiz eingesetzten Baumaschinen gemäss Art. 19a Abs. 3 Luftreinhalte-Verordnung mit einem Partikelfilter ausgerüstet sein müssen, gibt es keine direkten Feinstaubemissionen mehr.

Das Reduktionspotenzial des Endenergieverbrauchs aufgrund des Wechsels des Energieträgers von Diesel auf Elektrizität lässt sich aktuell nicht beziffern. Es ist aber davon auszugehen, dass aufgrund des besseren Wirkungsgrades eines Elektromotors der Endenergieverbrauch deutlich abnehmen würde.

Marktverfügbarkeit

3. *Wie schätzt der Regierungsrat das Substitutionspotenzial konventioneller Antriebstechnologien mit emissionsfreien bzw. emissionsarmen Antrieben bei Baumaschinen im Kanton Basel-Stadt ein?*

5. *Wie bewertet der Regierungsrat die Marktverfügbarkeit emissionsfreier Baumaschinen - insbesondere im Hinblick auf leistungsstarke Modelle?*

Wie in der Antwort zu den Fragen 1 und 2 ausgeführt, sind aktuell 19% aller gemeldeten Maschinen und Geräte im Kanton elektrisch betrieben. Erste Gespräche mit regionalen Unternehmen im Bereich Hochbau zeigen zudem, dass bei frühzeitiger Information und klaren gesetzlichen Grundlagen mit angemessenen Übergangsfristen eine Umstellung des Maschinenparks grundsätzlich möglich ist. Wie auch die Antwort zu Frage 10 zeigt, braucht es klare Zielwerte und Vorgaben, die den Unternehmen die nötige Planungssicherheit bei ihren Investitionen bieten. Des Weiteren muss es

³ Vgl. Fahrzeuggruppe 5 gemäss Fahrzeuggruppen der Typengenehmigung, Bundesamt für Strassen ASTRA. Online verfügbar unter [file:///C:/Users/U1WVHA/Downloads/fahrzeugeinteilung%20\(5\).pdf](file:///C:/Users/U1WVHA/Downloads/fahrzeugeinteilung%20(5).pdf)

Unternehmen freigestellt sein, in welche Technologien sie investieren, um die geforderten Ziele zu erreichen.

Mit Ausnahme einiger spezifischer Geräte- oder Fahrzeugkategorien sind auf dem Markt emissionsfreie leichte Baumaschinen und -geräte (3-6t) erhältlich. Schwere Baumaschinen und -geräte (bis 25t) sind erst vereinzelt verfügbar, weil sich die Hersteller noch in der Prototypen- oder Markteinführungsphase befinden. Der Kanton geht davon aus, dass sich verschiedene Schweizer Baufirmen zum Thema Nachhaltigkeit positionieren wollen, weshalb noch für dieses Jahr erste Investitionen in schwere elektrifizierte Geräte erwartet werden. Mit dem Pilotprojekt des Tiefbauamtes werden im ersten Analyseschritt die realen Herausforderungen eines Systemwechsels auf der Baustelle geklärt.

Wo leistungsmässige Nachteile bei der Nutzung von Elektroantrieben zu erwarten sind, können auch alternative Treibstoffe zum Einsatz kommen, welche bspw. aus erneuerbaren, biologischen Abfällen (z.B. HVO⁴) hergestellt werden und ein deutliches CO₂ Reduktionspotenzial ausweisen. Ein Testprojekt hierzu wird geprüft (s. auch Antwort zu Frage 12).

6. *Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass die geforderte vollständige Elektrifizierung bis 2037 technologisch überhaupt realistisch ist, insbesondere im Bereich leistungsstarker Baumaschinen, für die derzeit noch keine marktreifen Alternativen existieren?*

Wie in der Ausgangslage erwähnt, handelt es sich bei der Massnahme b8 «Etablierung lokal CO₂-emissionsfreier Baustellenbetriebe im Kanton Basel-Stadt» des Aktionsplans um eine Prüfmassnahme. Elektrifizierungsmöglichkeiten werden im Kontext des Pilotprojekts sowie dem anschliessenden Konzept, letzteres auch in Zusammenarbeit mit der Baubranche, fundiert geprüft werden. Hierbei wird auch der bestehende Markt betrachtet. Der Regierungsrat kann die Marktentwicklung grundsätzlich nicht beeinflussen. Er tut jedoch sein Mögliches, dass die auf dem Markt vorhandenen Lösungen konsequent und systematisch genutzt werden. Die Elektrifizierungsstrategie der kantonseigenen Flotte stellt im Rahmen des Absenkpades zur CO₂-Reduktion eine bedeutende Massnahme dar.

Pilotprojekt

7. *Welche Kriterien wurden für die Auswahl des Pilotprojekts herangezogen? Wurden auch andere Bauprojekte geprüft?*

Bei der Auswahl eines geeigneten Bauvorhabens für das Pilotprojekt «Elektrifizierte Baustelle» wurden zwei wesentliche Kriterien berücksichtigt:

1. Projektgrösse: Die geplante Baustelle sollte sowohl hinsichtlich der Fläche als auch der Dauer überschaubar bleiben, um die Auswirkungen unvorhergesehener Entwicklungen zu minimieren.
2. Vergleichbarkeit: Bei dem ausgewählten Projekt, dem Bau von zwei unterirdischen Wertstoffsammelstellen, werden zwei vergleichbare Objekte realisiert. Ein Standort dient als Referenzbaustelle in herkömmlicher Bauweise, während der andere als elektrifizierte Baustelle betrieben wird. Dadurch wird eine bestmögliche Vergleichbarkeit der tatsächlichen CO₂-Emissionen und des Einsparpotenzials gewährleistet.

Weitere Projekte wurden nicht geprüft.

⁴ «Hydrotreated Vegetable Oil» (hydriertes Pflanzenöl) ist ein fortschrittlicher biogener Dieselkraftstoff, der aus erneuerbaren Rohstoffen wie Pflanzenölen oder Altspeisefett hergestellt wird.

8. *Sind in Zukunft weitere Pilotvorhaben mit unterschiedlicher Komplexität und Dauer geplant, um ein breiteres Bild der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit zu erhalten?*

Entscheidungen zu allfälligen weiteren Pilotvorhaben werden nach Auswertung und Erkenntnissen aus dem Pilotprojekt «Elektrifizierte Baustelle» getroffen. Parallel wird im Hochbau geprüft, ob und in welcher Form der Einsatz von emissionsfreien Baustellen in kantonalen Ausschreibungen gezielt gefördert werden kann.

9. *Wie wird sichergestellt, dass die Ergebnisse des Projekts systematisch ausgewertet und öffentlich kommuniziert werden - insbesondere im Hinblick auf Transparenz und Nachvollziehbarkeit der kantonalen Klimapolitik?*

Das kantonale Pilotprojekt ist Teil des Forschungsprojekts „Elektrifizierung städtischer Baustellen“ der Hochschule Luzern. Es wird von der Hochschule wissenschaftlich begleitet und systematisch ausgewertet. Die Kommunikation erfolgt über die Kanäle des Kantons sowie der Hochschule Luzern.

Horizont 2037

10. *Wie bewertet der Regierungsrat das Risiko, dass Unternehmen in teure, aber möglicherweise nicht langfristig geeignete Übergangstechnologien investieren müssen, wenn sich die Technologie stetig weiterentwickelt?*

Bei Technologien, die im Wandel stehen, besteht für Unternehmen immer ein gewisses Risiko, in Übergangslösungen zu investieren. Umso wichtiger ist es, dass klare Zielwerte und Vorgaben bestehen, die den Unternehmen die nötige Planungssicherheit bei ihren Investitionen bieten. Des Weiteren muss es den Unternehmen freigestellt sein, in welche Technologien sie investieren, um die geforderten Ziele zu erreichen.

11. *Inwiefern hängt die Machbarkeit des kantonalen Ziels für 2037 von internationalen Entwicklungen in der Batterietechnologie, der Ladeinfrastruktur und der Baukonjunktur ab? Welche Strategie verfolgt der Regierungsrat, falls die technologische Entwicklung oder die Marktdurchdringung emissionsfreier Baumaschinen langsamer verläuft als erwartet?*

Das Ziel emissionsfreier Baustellen bis 2037 ist auch von nationalen und internationalen Entwicklungen abhängig, auf die der Kanton nur bedingt Einfluss nehmen kann. Mit der Klimaschutzstrategie hat der Regierungsrat seine Absicht erklärt, Basel-Stadt zum internationalen Vorbild in Sachen Klimaschutz und Innovation zu machen. Beim Thema emissionsfreie Baustellen wird er dazu, die Evaluation der Pilotbaustelle und die Erarbeitung des zugehörigen Konzepts abwarten. Auf diesen fundierten Analysen und Erkenntnissen können weitere strategische Entscheide getroffen werden.

12. *Setzt der Regierungsrat einseitig auf Elektrifizierung, oder werden auch andere emissionsarme Technologien wie synthetische Kraftstoffe oder Wasserstoff als Alternative in Betracht gezogen?*

In der Umsetzung der Klimaschutzstrategie ist der Regierungsrat für alle Technologien und Ansätze offen, sofern sie nicht den definierten Leitsätzen der baselstädtischen Klimaschutzstrategie zuwiderlaufen.

Das Ziel B4 der Klimaschutzstrategie besagt, "der Betrieb aller Baustellen im Kanton Basel-Stadt ist lokal CO₂-emissionsfrei". Die Elektrifizierung von Baumaschinen und Baugeräten hat marktseitig zu Teilen den erforderlichen Entwicklungsstand erreicht, sodass sie im Pilotvorhaben gezielt getestet werden können. Der Kanton bereitet ein weiteres Testprojekt zu alternativen Treibstoffen aus erneuerbaren, biologischen Abfällen (HVO) vor. Die Planung dazu läuft im Jahr 2025. Im Zuge des Konzepts werden technologische Entwicklung abschliessend analysiert.

13. Welche Massnahmen ergreift der Regierungsrat, um sicherzustellen, dass die notwendige Strominfrastruktur und Netzkapazität bis 2037 ausgebaut sind, dass Baustellen zuverlässig mit Strom versorgt werden können?

Der kantonale Netzbetreiber IWB Industrielle Werke Basel ist gesetzlich verpflichtet, alle notwendigen Massnahmen zu ergreifen, um eine sichere, zuverlässige und wirtschaftliche Stromversorgung zu gewährleisten. Die IWB investiert jährlich rund 50 Mio. Franken in Betrieb und Unterhalt der elektrischen Anlagen und Netze in Basel. In diesem Rahmen wird die IWB sicherstellen, dass neben den Haushalten sowie den Industrie- und Gewerbebetrieben auch die Baustellen über die notwendige elektrische Infrastruktur und Kapazität verfügen.

Im Rahmen des Pilotprojekts «Elektrifizierte Baustelle» wird auch untersucht, welche Rahmenbedingungen einen lokal CO₂-emissionsfreien Baustellenbetrieb bis 2037 unterstützen. Dabei werden auch Aspekte der Strominfrastruktur und die Netzkapazität berücksichtigt.

14. Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass die Einführung emissionsfreier Baustellen in Basel-Stadt nicht zu Wettbewerbsnachteilen gegenüber dem Kanton Baselland führt, wo solche Vorschriften nicht gelten? Gibt es Bestrebungen, eine koordinierte Lösung mit dem Nachbarkanton zu erarbeiten?

Bei der aufgeführten Massnahme b8 «Etablierung lokal CO₂-emissionsfreier Baustellenbetriebe im Kanton Basel-Stadt» des Aktionsplans handelt es sich um eine Prüfmassnahme. Dem Regierungsrat ist es wichtig, Fragen zu möglichen Wettbewerbsnachteilen im geplanten Konzept zu adressieren und zu prüfen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin