

Sitzung vom 15. Mai 2013

**542. Postulat (Schluss mit flächendeckendem Salzstreuen
im Kanton Zürich)**

Kantonsrat Beni Schwarzenbach, Zürich, sowie die Kantonsrätinnen Regula Käser-Stöckli, Kloten, und Sabine Ziegler, Zürich, haben am 28. Januar 2013 folgendes Postulat eingereicht:

Das Ausbringen von Salz und anderen Substanzen, welche die Schmelztemperatur von Schnee und Eis herabsetzen, soll im Kanton Zürich ausschliesslich auf Hauptverkehrsverbindungen, Strassen mit starker Steigung und Zufahrten von/zu Rettungsorganisationen (Spitäler, Feuerwehren usw.) zulässig sein.

Der Regierungsrat erlässt eine entsprechende Verordnung für Strassen und Wege, deren Winterdienst in seiner Zuständigkeit liegt. Für die Gemeinden, welche für Gemeindestrassen und -wege zuständig sind, formuliert der Regierungsrat freiwillige Empfehlungen mit Fokus auf einen reduzierten Winterdienst, der weitgehend ohne Salz auskommt.

Begründung:

Kaum rieselt der Schnee, rückt eine Armada von Schneefahrzeugen aus, um dem Weiss mittels Salz in jedem noch so kleinen Gässchen den Garaus zu machen. Winterlandschaften verwandeln sich in bräunlich-trüben Pflotsch und vermiesen die winterliche Stimmung nachhaltig.

Die aktuelle Praxis bringt nur Nachteile: Das Salz gelangt in die Böden und den Wasserkreislauf, wo es Pflanzenwurzeln angreift. Hunde und andere Tiere leiden an gereizten Pfoten. Infrastrukturbauten (Brücken, Trottoirs und Strassen) erleiden Korrosionsschäden, was ihre Lebensdauer verkürzt. Die Wege werden rutschig, dreckig und nass, Kleidung und Schuhwerk ebenso. Dabei weiss man es längst besser: In den Berggemeinden räumt man schon heute häufig «weiss», das heisst man fährt auf festgefahrenem Schnee. Das ist ökologisch unbedenklich und wesentlich günstiger. Alternativen wie Sand oder Kies ermöglichen eine sichere Gestaltung der Gehwege auch für ältere Leute. Wo nötig kann auf Salzsole ausgewichen werden.

Die in diesem Zusammenhang oft gehörte Behauptung, wonach der Kanton oder die Gemeinden für Unfälle haftbar gemacht werden können, trifft nicht zu. Der Regierungsrat selber schreibt in seiner Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 224/2010: «Der blosser Umstand, dass sich im Zusammenhang mit Glatteis und Schneeglätte auf einem Fussweg oder auf

einer Strasse ein Unfall ereignet, lässt nicht zwingend auf einen mangelhaften Unterhalt im Sinne von Art. 58 OR schliessen.» Insofern existiert keine gesetzliche Vorschrift, die das Salzen als einzig angemessene Methode des Winterdienstes festschreibt.

Auch aus Sicherheitsgründen macht das extensive Salzen keinen Sinn: Die deutsche Bundesanstalt für Strassenwesen stellt auf Strassen, die nicht gesalzt werden, weniger Unfälle und geringere Kosten fest, weil die Autofahrer ihr Fahrverhalten anpassen. Demgegenüber stiftet die Schwarzeräumung zu leichtsinnigem Fahrverhalten an. Wer der Witterung angepasstes Schuhwerk nutzt, hat auch als Fussgänger nichts zu befürchten.

Es ist deshalb an der Zeit, den kontraproduktiven Aktivismus in der Wetterbekämpfung aufzugeben und sich stattdessen der Witterung gemäss zu verhalten.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Beni Schwarzenbach, Zürich, Regula Käser-Stöckli, Kloten, und Sabine Ziegler, Zürich, wird wie folgt Stellung genommen:

Die meisten der im Postulat gestellten Forderungen und aufgeworfenen Fragen wurden bereits ausführlich im Rahmen der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 224/2011 betreffend Winterdienst behandelt. An diesen Aussagen hat sich seither nichts geändert. Keine Ausführungen wurden damals über die Auswirkungen von Salz auf die Gewässer gemacht. Dies kann hier wie folgt ergänzt werden:

Aus Sicht des Gewässerschutzes ist das flächendeckende Salzstreuen im Kanton Zürich, so, wie es heute gehandhabt wird, kaum infrage zu stellen. Die Praxis, im Winter Eis- und Schneeglätte auf den Verkehrswegen mit dem Auftaumittel Natriumchlorid zu bekämpfen, gefährdet weder die im Wasser lebenden Tiere und Pflanzen noch die Qualität des Trinkwassers. Zwar gelangt ein Teil des ausgebrachten Auftausalzes in die unter- und oberirdischen Gewässer, doch die erhöhten Konzentrationen an Natriumchlorid sind zeitlich und räumlich eng begrenzt. Versickern salzhaltige Strassenabwässer ins Grundwasser, werden diese bereits nach 50 bis 200 m Fliessweg auf unkritische Werte verdünnt. Auch wenn sie in einen See oder in ein mittleres bis grosses Fliessgewässer gelangen, werden sie rasch verdünnt. Am empfindlichsten reagieren kleine Fliessgewässer auf die winterlichen Salztösse, wo die Verdünnung gering ist. Doch auch hier bleiben die Konzentrationen unterhalb von Werten, die als kritisch beurteilt werden.

Die Eidgenössische Anstalt für Wasserversorgung, Abwasserreinigung und Gewässerschutz (Eawag) verweist in ihrem Faktenblatt «Häufig gestellte Fragen zur Strassensalzung» auf eine Studie, in der die höchsten Konzentrationen an Natriumchlorid abgeschätzt wurden, die bei denkbar ungünstigsten Bedingungen in Bächen auftreten könnten (Worst-case-Szenario). Die Studie kam zum Schluss, dass wegen der Strassensalzung in Fließgewässern keine kritischen Verhältnisse auftreten.

Auch Kläranlagen werden durch das Auftausalz, das über die Strassenentwässerung und Kanalisation zugeführt wird, weder geschädigt noch in ihrem Betrieb gestört. Im Winter können die Salzgehalte des Strassenabwassers zwar stark erhöht sein, doch durch die Vermischung mit anderem Abwasser wird es so stark verdünnt, dass keine beschleunigte Korrosion von Bestandteilen der Anlage oder Beeinträchtigung des Belebtschlammes zu beobachten sind.

Eine Abkehr vom Streusalz würde unter Umständen anderen Methoden der Bekämpfung von Eis- und Schneeglätte Vorschub leisten, die aus Sicht des Gewässerschutzes unerwünscht sind. Bei den Alternativen muss unterschieden werden zwischen Auftaumitteln, die den Gefrierpunkt beeinflussen, und den abstumpfenden Mitteln, welche die Unterlage griffiger machen. Zur ersten Kategorie gehören zum Beispiel Harnstoff, Natriumformiat oder Abfallprodukte aus der Herstellung von Zucker. Alle diese Stoffe sind abzulehnen, da sie entweder in Wasser Verbindungen bilden, die für Wasserlebewesen schon in kleinen Konzentrationen giftig sind, oder das Gewässer und die Abwasserreinigungsanlagen mit organischen Stoffen sehr stark belasten. Zu der zweiten Kategorie zählen Splitt, Blähton oder salzhaltige Holzschnitzel. Diese Streumittel, die häufig auf Quartier- und Nebenstrassen sowie in Fussgängerzonen angewendet werden, werden als weniger wirksam als Natriumchlorid betrachtet. Zudem müssen sie im Frühling eingesammelt und gereinigt oder – im Falle der Holzschnitzel – verbrannt werden, was ihre Ökobilanz und Wirtschaftlichkeit beeinträchtigt.

Es ist bekannt, dass der Einsatz von Streusalz zu Schädigungen von Pflanzen und Böden führen kann (dies wurde in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 224/2011 erörtert). Zurzeit gibt es aber noch keine besseren Alternativen. Solange der Einsatz des Streusalzes massvoll und unter Einhaltung der Bestimmungen der Chemikalien-Risikoreduktions-Verordnung vom 18. Mai 2005 (SR 814.81) erfolgt, sind diese Schädigungen nicht übermässig.

Gegenwärtig ist der Einsatz von Natriumchlorid immer noch die wirtschaftlichste und ökologischste Methode des Winterdienstes auf unseren Verkehrswegen. Der Salzaustrag pro Quadratmeter konnte dank verbesserter Technologie seit den 60er-Jahren auf rund ein Viertel verringert werden, und es wird mit weiteren Fortschritten gerechnet. Vor allem die heute weit verbreitete Technik, bei der eine flüssige Salzsole verspritzt wird, wirkt besser und spart Salz. Auch in diesem Zusammenhang ist auf die Beantwortung der genannten Anfrage zu verweisen, worin festgehalten wird, dass der Kanton Zürich die Entwicklung der Bekämpfung von Eis- und Schneeglätte intensiv verfolgt und in Pilotversuchen neue Verfahren testet, um den Salzaustrag weiter zu verbessern. Schon jetzt lassen sich Kanton und Gemeinden vom Grundsatz leiten, die Strassen nur so oft wie nötig zu salzen, um allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern eine möglichst hohe Sicherheit zu bieten, und so wenig Salz wie möglich auszubringen, um Umwelt und Finanzen zu schonen.

Zu zwei weiteren im Postulat angesprochenen Themen hat der Regierungsrat im Rahmen der erwähnten Anfragebeantwortung bereits vertieft Stellung genommen:

Der Vergleich mit der Weissräumung in Berggemeinden ist wegen der unterschiedlichen Höhenlage sowie der nicht vergleichbaren Klima- und Temperaturbedingungen nicht zielführend. Hinzu kommt, dass die Verkehrsbelastung der Strassen im Kanton Zürich bedeutend höher ist als in Berggebieten und dass der sonst schon schwer aufrechtzuerhaltende Verkehrsfluss nicht durch schwierige und gefährliche Strassenverhältnisse noch zusätzlich beeinträchtigt werden soll.

Die Verneinung der Werkeigentümerhaftung des Strassenhalters im Postulat greift zu kurz. Es existiert eine langjährige Rechtsprechung u. a. des Bundesgerichts zu den Unterhaltspflichten des Strassenhalters im Sinne von Art. 58 OR (SR 220, Werkeigentümerhaftung). Die im Postulat gestellte Forderung nach Beschränkung des Salzeinsatzes auf einige wenige Strassentypen wäre eine grundlegende Abkehr vom heutigen Unterhaltsdispositiv und würde das Haftungsrisiko des Kantons als Strassenhalter bedeutend erhöhen. Dieses Risiko will der Regierungsrat auch im Interesse der Verkehrssicherheit und der Volkswirtschaft nicht eingehen.

Bei dieser Ausgangslage besteht keine Veranlassung, den Winterdienst auf den in der Zuständigkeit des Kantons stehenden Strassen und Wegen mittels einer Verordnung zu regeln. Hierfür genügen die internen Richtlinien des Tiefbauamtes, die sich ihrerseits auf das anwendbare Bundes- und Kantonsrecht sowie die massgebenden VSS-Normen (Verband der

Strassen- und Verkehrstechnik) abstützen. Auch die Forderung nach dem Erlass von Empfehlungen für Gemeinden für einen reduzierten Winterdienst auf Gemeindestrassen weitgehend ohne Salz erscheint nicht zielführend. Die Gemeinden sind als Strassenhalterinnen selbst für den Betrieb und Unterhalt auf ihren Strassen verantwortlich und kennen die Verhältnisse auf ihrem Strassen- und Wegnetz, die im Übrigen auch innerhalb des Kantons sehr unterschiedlich sein können, weit besser als der Kanton. Eine solche Empfehlung würde zudem die Gemeinden nicht davon entbinden, ihre im Zusammenhang mit der Werkeigentümerhaftung bestehende Verantwortung wahrzunehmen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die bestehende Praxis sich bewährt hat und eine Änderung sich zurzeit nicht aufdrängt.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 27/2013 nicht zu überweisen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi