

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 23. Mai 2018

405.

Schriftliche Anfrage von Dr. Ann-Catherine Nabholz und Sven Sobernheim betreffend Kriterien für den Einsatz von Kopfsteinpflaster ausserhalb der Altstadt und Einschätzung der damit verbundenen Vor- und Nachteile sowie der Mehrkosten

Am 31. Januar 2018 reichten Gemeinderätin Ann-Catherine Nabholz und Gemeinderat Sven Sobernheim (beide GLP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2018/45, ein:

Kopfsteinpflaster wird zusehends nicht nur in der Altstadt – zum Erhalt des historischen Stadtbilds – sondern auch in Quartieren wie Hottingen (Schönbühlstrasse oder Sophienstrasse) verlegt. Anlässlich der Fragenbeantwortung zum Budget 2018 hielt das Tiefbauamt Folgendes fest: «Aufgrund der höheren Bau- und Unterhaltskosten sowie den Erschwernissen für Behinderte, versucht die Stadt den Anteil von Kopfsteinpflaster zu reduzieren und nicht zu erhöhen». Aus denselben Antworten geht aber hervor, dass bei 15 Strassenbauprojekten Kopfsteinpflaster verbaut werden, worunter neun Projekte, die einen Ausbau der heutigen Fläche vorsehen. Dies obschon, Kopfsteinpflaster einzig aus gestalterischen Gründen Vorteile bringt. Demgegenüber stehen Nachteile bezüglich Barrierefreiheit, Lärmschutz und Veloverkehr.

1. Nach welchen strategischen Überlegungen zieht der Stadtrat den Einsatz von Kopfsteinpflaster ausserhalb der Altstadt in Erwägung?
2. Welche Vorteile – ausser den Erhalt des historischen Stadtbilds – sieht der Stadtrat beim Einsatz von Kopfsteinpflaster?
3. Wie schätzt der Stadtrat die Nachteile bezüglich Barrierefreiheit, Lärmschutz, Veloverkehr, Rutschgefahr (Nässe, Glatteis) ein und welche Massnahmen zieht er in Erwägung, um diese zu lindern?
4. Wie viele Mehrkosten entstehen durch den Ausbau von Kopfsteinpflaster?
5. Wird beim Einsatz von Kopfsteinpflaster darauf geachtet, dass die Verkehrsfläche versickerungsfähig ist?
6. Wie sieht die Entwicklung von Strassenbauprojekten mit Kopfsteinpflaster über die letzten fünf Jahre aus?
7. Wie steht der Stadtrat zu einem Verzicht auf Einsatz von Kopfsteinpflaster bei Velorouten, die im Masterplan Velo erhalten sind?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Nach welchen strategischen Überlegungen zieht der Stadtrat den Einsatz von Kopfsteinpflaster ausserhalb der Altstadt in Erwägung?»):

Die strategischen Überlegungen zum Einsatz von Kopfsteinpflaster sind in der Strategie Stadträume Zürich festgelegt. Diese wurde 2006 vom Stadtrat beschlossen (STRB Nr. 503/2006). Grundsätzlich wird angestrebt, dass der Zürcher Stadtraum ruhig, offen und übersichtlich wirkt. Klare, elegante und aus der Funktion abgeleitete Formen prägen den Raum und die verwendeten Elemente. Dazu sollen langlebige und unterhaltsfreundliche Materialien eingesetzt werden. Diese sind als Standards Stadträume in einem Elementekatalog zusammengestellt. Sämtliche Standards verfolgen das Ziel, Stadträume allen Menschen hindernisfrei zugänglich zu machen (siehe dazu: www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/erhalten/standards_stadtraeume_zuerich.html).

Die Wahl des Belags soll die Nutzungsmöglichkeiten im Stadtraum zum Ausdruck bringen. Das heisst, die Verkehrsorganisation und andere Nutzungen müssen eindeutig lesbar sein.

Der Elementekatalog der Stadt Zürich legt die sogenannten Standards Stadträume fest, d. h. Elemente, die sich bezüglich Nutzung, Betrieb und Unterhalt bewährt haben. Der Standardbelag in der Stadt Zürich ist Asphalt mit Randabschlüssen aus Granit. Als Standard für quartier- und stadtweit bedeutende Stadträume wird nebst Asphalt Natursteinpflasterung aus Granit, oder bei historischem Bezug, Natursteinpflasterung aus Quarzsandstein verwendet.

Eine Natursteinpflasterung ist gemäss den Standards Stadträume ausserhalb der Altstadt für Flächen in ehemaligen Dorfkernen oder im Umfeld von historischen Gebäuden möglich. In

Grünanlagen, auf Plätzen und um Elemente mit hohem Erlebniswert – z. B. um einen Brunnen – können ebenfalls Natursteinpflasterungen zum Einsatz kommen. Zudem werden Pflasterungen in Granit für Verkehrsinseln und Zweiradabstellplätze für Motorräder ausgeführt. Bei Hauptwegen und übrigen Gehflächen muss die Eignung bezüglich Hindernisfreiheit gemäss der SN Norm 640 075 geprüft werden, was den Einsatz von Kopfsteinpflaster einschränkt, da sie dafür grundsätzlich nur bedingt geeignet sind.

Zu Frage 2 («Welche Vorteile – ausser den Erhalt des historischen Stadtbilds – sieht der Stadtrat beim Einsatz von Kopfsteinpflaster?»):

Einer der wichtigsten Vorteile von Natursteinpflasterung ist die hohe Lebensdauer. Der Belag ist ausgesprochen robust (hohe Tragfestigkeit), ökologisch nachhaltig und wiederverwendbar, sehr flexibel in der Ausgestaltung (Verkrümmungen, Verwickelungen) und sickerfähig. Der Belag strahlt im Vergleich zu Asphalt weniger Wärme ab und er besitzt eine natürliche stadträumliche Ausstrahlung. Reparaturen und Belagsaufbrüche sind unkompliziert und nicht sichtbar.

Zu Frage 3 («Wie schätzt der Stadtrat die Nachteile bezüglich Barrierefreiheit, Lärmschutz, Veloverkehr, Rutschgefahr (Nässe, Glatteis) ein und welche Massnahmen zieht er in Erwägung, um diese zu lindern?»):

Bei neuen Pflasterungen in Granit und Quarzstein muss vorgängig geprüft werden, ob sich diese Belagsart für den dafür vorgesehenen Ort bzw. Raum eignet. Die normativen Anforderungen bezüglich Hindernisfreiheit sind in der SN Norm 640 075 definiert. Reguläre Kopfsteinpflasterungen sind gemäss dieser Norm für Gehwege nicht immer geeignet. Die Anwendung von Kopfsteinpflasterbelägen auf Gehflächen wird von der Norm nur dann als geeignet eingestuft, wenn bestimmte Kriterien erfüllt werden. So muss etwa die Ebenheit durch erhöhte Verlegegenauigkeit gewährleistet und die Fugenbreite und -tiefe möglichst gering sein. Die Oberfläche muss allen Normvorgaben hinsichtlich Rutschsicherheit entsprechen. Die in der Stadt Zürich verbauten Kopfsteinpflasterungen erfüllen immer den normativen Standard oder werden in spezifischen Situationen vorgängig mit den Behindertenverbänden besprochen und definiert, um allen situativen und über die Norm hinausgehenden Anforderungen gerecht zu werden.

Die Nachteile bezüglich Lärmemissionen hängen einerseits von der Geschwindigkeit des passierenden motorisierten Individualverkehrs und andererseits von der Grösse der gepflasterten Fläche, der Steingrösse, der Verlegeart, der Oberflächenbeschaffenheit sowie vom Abstand zwischen den Steinen ab. Da Pflasterungen aber grundsätzlich nur auf Strassen mit Tempo 20, d. h. in Begegnungszonen, verlegt werden, sind bezüglich des Lärmschutzes grundsätzlich keine ins Gewicht fallenden Nachteile auszumachen.

Auch bezüglich des Veloverkehrs sind keine Nachteile ersichtlich, da die Pflasterungen – wie bereits erwähnt – gemäss SN Norm 640 480 hindernisfrei ausgestaltet werden müssen. Auch wird die Rutschgefahr beim normgerechten Einbau von Pflastersteinen nicht erhöht.

Zu Frage 4 («Wie viele Mehrkosten entstehen durch den Ausbau von Kopfsteinpflaster?»):

Betrachtet man ein Projekt als Ganzes, ist eine Natursteinpflasterung rund fünf bis zehn Prozent teurer als ein konventioneller Aufbau mit bituminösem Asphalt. Konkrete Zahlen lassen sich schwer ermitteln, da sich die oben aufgeführten Vorteile (z. B. Ersatz kaum sichtbar) nicht monetär erfassen lassen. Zudem sind die Kosten von der Art der Pflasterung und der konkreten Flächengrösse im Verhältnis zum Gesamtprojekt (einschliesslich Werkleitungen) abhängig.

Zu Frage 5 («Wird beim Einsatz von Kopfsteinpflaster darauf geachtet, dass die Verkehrsfläche versickerungsfähig ist?»):

Wie in Frage 2 ausgeführt, hat die Natursteinpflasterung hinsichtlich der Versickerungsfähigkeit grosse Vorteile gegenüber dem Asphalt. Bei Platzflächen wird grundsätzlich eine versickerungsfähige Belagsoberfläche eingesetzt (z. B. Münsterhof), bei Verkehrsflächen nur ausserhalb der Grundwasserschutzzonen.

Zu Frage 6 («Wie sieht die Entwicklung von Strassenbauprojekten mit Kopfsteinpflaster über die letzten fünf Jahre aus?»):

Bestehende Kopfsteinpflasterungen wurden mehrheitlich saniert und beibehalten. Bei neuen Strassenbauprojekten hat sich der Einsatz in den letzten fünf Jahren kaum verändert, da nur wenige neue platzartige Flächen mit Kopfsteinpflasterungen geplant und gebaut wurden.

Zu Frage 7 («Wie steht der Stadtrat zu einem Verzicht auf Einsatz von Kopfsteinpflaster bei Velorouten, die im Masterplan Velo erhalten sind?»):

Mit dem Masterplan Velo verfolgt die Stadt Zürich u. a. das Ziel, die Velorouten im Strassenraum bzw. Stadtraum zu integrieren. Daher gilt auch hier, dass als Standardbelag Asphalt eingesetzt wird. Asphalt erfüllt die Anforderungen an eine komfortable Route.

Führt eine Veloroute über Verkehrsflächen, wo der Einsatz von Natursteinbelag gerechtfertigt erscheint (siehe Antwort zu Frage 1), werden die Pflasterungen hindernisfrei ausgeführt. Führt eine Veloroute über einen bestehenden Natursteinbelag, werden Massnahmen zur Optimierung der Oberfläche abgewogen. So ist beispielsweise in der Gessnerallee der Belagsstreifen der Veloroute abgeschliffen worden.

Sofern der Einsatzbereich von Natursteinbelag gerechtfertigt ist (siehe Einsatzbereiche, Antwort zu Frage 1) und die Pflasterung normgerecht ausgeführt wird, bestehen keine Nachteile für den Veloverkehr. In diesen Fällen muss deshalb auch nicht auf den Einsatz von Kopfsteinpflaster verzichtet werden.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti