



## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 21. April 2021

**389.**

### **Schriftliche Anfrage von Natascha Wey und Simone Brander betreffend Schneeräumung in der Stadt, Anweisungen und Prioritätensetzung für die Schneeräumung, Gründe für die verzögerte Räumung bei Bushaltestellen und Fussgängerstreifen und Vorgehen bei der Räumung der Flächen für den Fuss- und Veloverkehr sowie Möglichkeiten für eine Änderung der Prioritätensetzung**

Am 20. Januar 2021 reichten Gemeinderätin Natascha Wey und Gemeinderätin Simone Brander (beide SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2021/32, ein:

Am 14. Januar 2021 schneite es in Zürich ausserordentliche Mengen. Dass der starke und andauernde Schneefall für Schwierigkeiten bei der Räumung sorgte, ist nachvollziehbar. Weniger nachvollziehbar sind die Prioritäten der Räumung aus der Perspektive von Menschen mit einer Behinderung, von Menschen im Rollstuhl, von Eltern mit Kinderwagen, von älteren Menschen, die nicht mehr so sicher zu Fuss unterwegs sind und auch von Velofahrenden. Während Strassen verhältnismässig schnell freigeräumt wurden, blieben Trottoirs und Velowege über Tage verschneit und vereist. Die Schneemengen von der Strasse wurden zudem am Strassenrand angehäuft, teilweise auf Velostreifen abgeladen und führten zu meterhohen Schneewällen. An vielen Orten war ein Fortkommen zu Fuss, im Rollstuhl oder mit Kinderwagen nicht mehr möglich – teilweise über mehrere Tage.

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

1. Wie ist die allgemeine Anweisung und Prioritätensetzung für die Schneeräumung in der Stadt?
2. Wieso werden die Schneewälle am Strassenrand nicht mindestens bei Fussgängerstreifen und Bushaltestellen weggeräumt?
3. Weshalb wurde der Schnee in einer ersten Priorität von der Strasse auf Flächen für den Fuss- und Veloverkehr geräumt, wo er in zweiter Priorität wieder weggeräumt werden musste?
4. Hat die Strassenräumung überall Priorität? Erachtet die Stadt die Räumung von Quartierstrassen als dringender als die Räumung von Trottoirs und Fussgängerstreifen?
5. Sieht der Stadtrat für die Zukunft eine Möglichkeit, die Prioritätensetzung zu ändern und Trottoirs und Fussgängerstreifen schneller freizuräumen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Ab Donnerstag, 14. Januar 2021, verzeichnete die Stadt anhaltenden und durchgehend starken Schneefall. Äste und umgekippte Bäume auf Fahrleitungen und Fahrbahnen sowie Eisbildung in den Tramgleisen brachten auch den öffentlichen Verkehr zum Erliegen. Alleine am 14. Januar 2021 fielen in der Stadt 30 Zentimeter Neuschnee. Gemäss MeteoSchweiz war es zuvor in der Stadt Zürich seit Messbeginn im Jahr 1931 erst vier Mal vorgekommen, dass innert eines Tages 30 Zentimeter oder mehr Neuschnee fielen. Dies war in den Jahren 1952, 1962, 1986 und 2006 der Fall (Quelle: MeteoSchweiz, Blog-Beitrag «Volle Ladung Schnee» vom 15. Januar 2021, [www.meteoschweiz.admin.ch](http://www.meteoschweiz.admin.ch) > Aktuell > MeteoSchweiz-Blog).

Um diese Rekordmengen an Schnee bewältigen zu können, stand der Winterdienst von ERZ Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ) über mehrere Tage mit maximal möglichem Aufgebot sowie zusätzlicher Unterstützung durch andere Dienstabteilungen und externe Dienstleistende rund um die Uhr im Einsatz.

Eine besondere Herausforderung stellte die Abfuhr von Schnee dar. Üblicherweise wird im Rahmen der Schneeräumung der weggepflügte Schnee am Strassenrand deponiert, bis er schmilzt. Aufgrund der ausserordentlichen Schneemengen fehlte dafür aber vielerorts der Platz. Mit Hilfe von zusätzlich aufgebotenen Ressourcen musste der Schnee deshalb u. a. auf Parkplätze ausserhalb des Stadtzentrums abgeführt werden.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

**Zu Frage 1** («Wie ist die allgemeine Anweisung und Prioritätensetzung für die Schneeräumung in der Stadt?»):

Der Winterdienst der Stadt wird im geforderten Mass sach- und fachgerecht auf Grundlage der Norm VSS SN 640 756 a (Winterdienst – Dringlichkeitsstufen, Winterdienst-Standard, Routenplan, Routenverzeichnisse und Einsatzplan) des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute ausgeführt. Die genannte Norm kennt drei Dringlichkeitsstufen mit entsprechenden Zeitlimits, die auf der Einteilung der Strassen bzw. Flächen nach ihrer Verkehrsbedeutung und Versorgungsfunktion beruhen.

Grundsätzlich richtet sich die Priorisierung der Schneeräumung nach diesen Dringlichkeitsstufen. Die Flächen der ersten bzw. höchsten Dringlichkeitsstufe umfassen u. a. Strassen, die Spitäler, Polizei und Feuerwehr erschliessen, Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, wichtige Fussgängerverbindungen und Velowege.

Alle Flächen, die der höchsten Dringlichkeitsstufe zugeordnet sind und/oder sich in höheren Lagen befinden, werden prioritär schwarz geräumt. Dabei werden im Gegensatz zur Weissräumung die Schneeräummaschinen, -geräte und auftauenden Mittel so eingesetzt, dass die Winterglätte bekämpft ist und die Fahrbahnen komplett schnee- und eisfrei sind.

Innerhalb der jeweiligen Dringlichkeitsstufen werden sowohl Gehwege als auch Velo- und ÖV-Fahrbahnen gleich wie die Fahrbahnen des motorisierten Individualverkehrs priorisiert und ohne Bevorzugung einer bestimmten Gruppe abgearbeitet.

**Zu Frage 2** («Wieso werden die Schneewälle am Strassenrand nicht mindestens bei Fussgängerstreifen und Bushaltestellen weggeräumt?»):

Haltestellen, Übergänge und Treppen werden planmässig mit eigens dafür gebildeten Teams mit Handschaufeln nach den Dringlichkeitsstufen der Norm VSS SN 640 756 a bearbeitet. Eine genauere Priorisierung erfolgt aufgrund weiterer Kriterien wie z. B. der Berücksichtigung von Gefahrenstellen und den Nutzungsfrequenzen der jeweiligen Haltestellen. Dabei wird auch berücksichtigt, ob sich besondere Einrichtungen wie z. B. Altersheime oder Schulen in der Nähe der zu räumenden Stellen befinden. Im Übrigen gehören zu einer Haltestelle immer auch die Übergänge, um vom Trottoir zur Haltestelle zu gelangen. Veloübergänge werden gleich wie Fussgängerübergänge behandelt. Diesen Prioritäten entsprechend arbeiten sich die Teams mit Handschaufeln vor.

Bei normalem Schneefall können so Schneewälle am Strassenrand bei Fussgängerstreifen und Bushaltestellen zeitnah geräumt werden. Bei diesem Extremereignis war dies jedoch nicht immer der Fall. Da es für das Anlegen von Schneedepots keinen Platz mehr hatte, wurden Haltestellen, Übergänge und Treppen durch das notwendige Nachpflügen auf den Strassen, Geh- und Velowegen ständig wieder zugepflügt. Dies war unter den gegebenen Umständen unvermeidlich. Die Stadt war aber stets bestrebt, die Schneewälle so schnell wie möglich wieder zu räumen.

**Zu Frage 3** («Weshalb wurde der Schnee in einer ersten Priorität von der Strasse auf Flächen für den Fuss- und Veloverkehr geräumt, wo er in zweiter Priorität wieder weggeräumt werden musste?»):

Bei starkem oder langanhaltendem Schneefall können sich am Strassen- bzw. Wegrand Schneewälle bilden. Bei Schneefall ab 10 cm können diese so hoch werden, dass sie oftmals über die Zone der angelegten Schneedepots quellen. Bei einem Schneefall von 30 bis 50 cm Neuschnee, wie wir ihn Mitte Januar verzeichneten, ist ein Überquellen der Schneedepots auf den Geh- bzw. Veloweg unumgänglich. In einem solchen Fall ist es unvermeidlich, dass die Schneemengen auf den Gehwegen zwischengelagert und nachträglich geräumt werden.

Auf Velowegen, die in der Nähe der Entwässerungsrinne am Strassenrand liegen, muss der Schnee dann an den tiefsten Punkt, hin zur Entwässerungsrinne, verschoben werden. Dort bleibt der Schnee liegen, bis er abtaut. Würde der Schnee nicht zum tiefsten Bereich der Strasse geräumt, bestünde das Risiko, dass sich permanent neues Eis bildet. Der höher gelegene Schnee könnte tagsüber auftauen, das Wasser gegen den Strassenrand bzw. die Entwässerungsrinne hinfließen und nachts wieder gefrieren.

**Zu Frage 4** («Hat die Strassenräumung überall Priorität? Erachtet die Stadt die Räumung von Quartierstrassen als dringender als die Räumung von Trottoirs und Fussgängerstreifen?»):

Es werden nicht die Strassen alleine, sondern die Flächen priorisiert. Eine Fläche besteht immer aus allen Verkehrseinheiten, wozu Gehwege, Velowege, Strassen sowie Übergänge und Treppen gehören. Die Flächen werden als Gesamtes einer Dringlichkeitsstufe gemäss der Norm VSS SN 640 756 a zugeordnet. ERZ hat diese Dringlichkeitsstufen anhand zusätzlicher Elemente weiter ausgebaut und an die Gegebenheiten einer Grossstadt angepasst. Jede Fläche wird bezüglich ihrer Kategorie, der Verkehrsdichte, besonderer Gefahrenstellen, besonderen Verkehrs und weiterer Kriterien mit Punkten bewertet.

**Zu Frage 5** («Sieht der Stadtrat für die Zukunft eine Möglichkeit, die Prioritätensetzung zu ändern und Trottoirs und Fussgängerstreifen schneller freizuräumen?»):

Ja. Die Prüfung und Anpassung der Priorisierung von Flächen innerhalb der Dringlichkeitsstufen wird unter Einhaltung der VSS-Norm kontinuierlich angepasst. Es ist jedoch technisch nicht möglich, die gesamte Strecke gleichzeitig zu bearbeiten. Da auf den verschiedenen Flächen (Gehwege, Velowege, Strassen) Fahrzeuge mit unterschiedlichen Eigenschaften (z. B. mit oder ohne Pflug oder Salzstreuer) und mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten eingesetzt werden, wird immer eine zeitverzögerte Räumung stattfinden, obwohl diese zum selben Zeitpunkt gestartet wird. Die Räumfahrzeuge auf Fahrbahnen haben eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 10 bis 15 km/h. Dagegen können die Fahrzeuge auf Geh- und Velowegen durchschnittlich nur mit 5 bis 8 km/h fahren.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**