

## **Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 22. Mai 2002

### **704. Interpellation Werner Furrer und Oliver B. Meier betreffend die Massnahmen anlässlich des Wintereinbruchs vom 13. Dezember 2001.**

Am 19. Dezember 2001 reichten die Gemeinderäte Werner Furrer (SVP) und Oliver B. Meier (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 2001/660 ein:

Durch einen von der Wetterprognose her voraussehbaren Schneefall und einem rapiden Absinken der Temperatur am 13. Dezember 2001, war das Tiefbauamt nicht in der Lage und in der Folge eines totalen Verkehrszusammenbruchs offensichtlich überfordert, einen organisierten Winterdienst auszuführen.

Viele Automobilisten und Automobilistinnen stellten als Folge der äusserst gefährlichen vereisten Strassen ihr Fahrzeug ab und versuchten mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder zu Fuss nach Hause zu gelangen. Dem Vernehmen nach sind viele dieser vernünftigen Fahrzeuglenker und -lenkerinnen aber deswegen verzeigt und gebüsst worden.

Wir bitten den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. War das Tiefbauamt auf einen Wintereinbruch in dieser Intension vorbereitet, wenn ja, welche speziellen Massnahmen waren vorgesehen?
2. Zu welchem Zeitpunkt wurde der Winterdienst aufgeboten und wie viele Fahrzeuge und Personen waren zu Beginn des Einsatzes im Einsatz?
3. Sind die Radio- und Presseberichte richtig, dass Fahrzeuglenker und -lenkerinnen, die ihre Autos nicht nur auf Parkplätzen, sondern auch zum Beispiel auf Trottoirs, Strassenrändern und anderen Plätzen abstellten, ohne allerdings eine zusätzliche Verkehrsblockade verursacht zu haben, rücksichtslos gebüsst worden sind? Wenn ja, wäre eine angemessene Berücksichtigung der aussergewöhnlichen Situation nicht möglich gewesen?
4. Viele Trottoirs, Tram- und Busstationen waren am Tag darauf immer noch völlig mit Glatteis bedeckt und stellten für Fussgänger eine erhöhte Gefahr dar, was die Anzahl an eingelieferten Patienten und Patientinnen mit Brüchen aller Art in den Spitälern bestätigt. Warum konnten oder wurden diese Eisbahnen nicht mit Splitt entschärft?

Auf den Antrag der Vorstehenden des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Polizeidepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Vorab ist festzuhalten, dass die Verantwortung für den Einsatz des Winterdienstes seit dem Anfang 2001 erfolgten Wechsel der «Stadtreinigung» vom Tiefbauamt zu Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ) bei der letztgenannten Dienstabteilung liegt. Um einen effizienten Winterdienst in der Stadt mit den dafür notwendigen Ressourcen an Personal und Fahrzeugen sicherzustellen, arbeitet die Stadtreinigung weiterhin eng mit dem heutigen Geschäftsbereich Werterhaltung (GBW) des Tiefbauamtes zusammen.

**Zu Frage 1:** Der Wintereinbruch war in seiner Intensität und zu diesem Zeitpunkt für alle Wetterkundigen überraschend und ein absoluter Worstcase, der weder so vorausgesagt noch im eingetroffenen Masse voraussehbar war. Ein vergleichbarer Wetterumschlag ereignete sich in der Stadt Zürich letztmals am 22. Dezember 1986 zur fast gleichen Tageszeit.

Das Bulletin der MeteoSchweiz vom 13. Dezember 2001 (13 Uhr) für die Zeit vom 13. Dezember 2001 (18 Uhr) bis am 14. Dezember 2001 (18 Uhr) sagte für den Zeitraum von 18 bis 24 Uhr des 13. Dezember 2001 leichten Schneefall von max. 5 mm bis in die Niederungen, mittlere Bewölkung, starke Bise und ein Absinken der Lufttemperatur während der Nacht von 0 auf minus 6 Grad sowie während des Tages vom 14. Dezember 2001 eine Temperatur von minus 4 Grad vorher.

Aufgrund dieser Prognose waren am 13. Dezember 2001 leichte Niederschläge ab 18 Uhr und erst von diesem Zeitpunkt an sinkende Temperaturen zu erwarten. Um ganz sicherzugehen, erkundigte sich der Winterdienstverantwortliche an diesem Tag um etwa 13.30 Uhr bei der MeteoSchweiz persönlich nach genaueren Daten für den Raum Zürich, insbesondere für den Nachmittag und den Abend. Die Auskunft lautete, von Nordwesten sei in den späteren Abendstunden eine Kaltfront zu erwarten.

Das tatsächliche Wettergeschehen präsentierte sich jedoch wesentlich dynamischer und dramatischer als vorausgesagt. Die Kaltfront traf bereits zwischen 15.30 und 16 Uhr ein. Die Temperatur sank in- nert kurzer Zeit von 0 auf minus 7 Grad und bis um 20 Uhr sogar auf minus 13 Grad. Ein starker, böenartiger Wind mit kurzen, aber intensiven Nassschneeschauern sorgte in der ganzen Stadt Zürich innert weniger Minuten für Strassen mit einer etwa 2 cm dicken Schneedecke. Da der Boden eine Temperatur von etwa 0 bis minus 1 Grad aufwies, begann der nasse Schnee sofort zu gefrieren und der einsetzende Abendverkehr sorgte durch das Festfahren des Schnees für spiegelglatte Strassen. Es entstand ein totales Verkehrschaos. Die aufkommende Bise sorgte für rasch weiter absinkende Temperaturen und eine flächendeckende, sofortige Eisbildung auf allen Verkehrsflächen der Stadt Zürich.

Auf Seiten der Stadt Zürich war man auf einen Wintereinbruch vorbereitet; die Mitarbeitenden mit ihren Fahrzeugen standen Pikett und konnten nach Auslösung des Alarms innerhalb kurzer Zeit reagieren.

Die Stadtreinigung rückte mit allen verfügbaren Fahrzeugen und Mitarbeitenden aus, um die Eisglätte und den Schnee zu bekämpfen. Der Feierabendverkehr ab 16 Uhr und die grosse Kälte erschwerten es den Mitarbeitenden der Stadtreinigung und deren Helfern, ihrer Aufgabe erfolgreich nachzugehen. Das Aufgabengebiet umfasst 720 Kilometer öffentliche Strassen, 980 Kilometer Trottoirs und 458 Tram- und Bushaltestellen sowie zahlreiche Privatstrassen, bei denen der Winterdienst vertraglich geregelt ist.

Es ist jedoch festzuhalten, dass bei aussergewöhnlichen Wintereinbrüchen wie am 13. und 14. Dezember 2001 auch bei einem rechtzeitigen Einsatz aller verfügbaren Mittel die Zielsetzung für den Winterdienst, die wichtigen öffentlichen Verkehrsflächen innert dreier Stunden gefahrlos befahr- bzw. begehbar zu machen, nicht eingehalten werden kann. Das gilt vor allem dann, wenn der Winterdienst durch den lahm gelegten Verkehr während der Hauptverkehrszeit und durch verkehrsbehindernd abgestellte Fahrzeuge nachhaltig gestört und teilweise vollkommen blockiert wird.

**Zu den Fragen 2 und 4:** Sofort nach dem Einsetzen der ersten Schneefälle und dem Erkennen der sich anbahnenden Glatteisgefahr

wurde kurz nach 16 Uhr des 13. Dezember 2001 bei den städtischen Winterdienststellen Alarm ausgelöst. In den höheren Lagen der Stadt waren Salzstrefahrzeuge schon vor 16 Uhr unterwegs. Der volle Einsatz aller Winterdienstkräfte konnte nicht wie gewohnt von den dezentral gelegenen Arbeitsorten in den Reinigungsbezirken aus erfolgen, weil rund die Hälfte aller Mitarbeitenden der Stadtreinigung am Nachmittag des 13. Dezember 2001 im Rahmen der Organisationsentwicklung von ERZ an einer Betriebsversammlung im Werk Werdhölzli teilnahmen. Sofort nach Auslösung des Vollalarms begaben sich aber die Chauffeure der Salzstrefahrzeuge, welche sich an der Betriebsversammlung befanden, an ihre Ausgangspositionen in den Bezirken zurück, um ihren sofortigen Einsatz aufzunehmen. Durch die bereits auf den Strassen stehenden Fahrzeuge wurden insbesondere die grossen Winterdienststrefahrzeuge massiv behindert und blockiert, was die maschinelle Salzstreuung stark einschränkte und teilweise sogar verunmöglichte.

Im Einsatz waren damals alle verfügbaren Mitarbeitenden und alle 65 für den Wintereinsatz ausgerüsteten Fahrzeuge mit Salzstreaufbauten. Ein Teil der Mitarbeitenden war während über 24 Stunden bis um 7 Uhr des 14. Dezember 2001, das heisst bis zur Ablösung durch die neue Schicht, im Einsatz. Durch die prekäre Verkehrssituation in der ganzen Stadt und die überall abgestellten Fahrzeuge gestaltete sich der Einsatz äusserst schwierig und wenig wirksam. Da die grossen Winterdienstfahrzeuge teilweise nicht mehr vorwärts kamen, mussten deren Aufgaben auf den Strassen durch die wenigen kleinen, eigentlich für die Behandlung der Trottoirs vorgesehenen Fahrzeuge übernommen werden. Auf städtischer Seite verrichteten zudem 80 Mitarbeitende Handarbeit auf wichtigen Fussgängerflächen und -streifen, Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln, Treppenanlagen usw.

Am Morgen des 14. Dezember 2001 waren die Einsätze trotz der während der ganzen Nacht durchgeführten Arbeiten infolge der aussergewöhnlichen Situation auf den Strassen immer noch auf die Behandlung bzw. Salzung von Verkehrsflächen der Dringlichkeitsstufe 1 konzentriert. Dementsprechend wurden die weiterhin schlecht befahrbaren Hauptverkehrsachsen, die vom öffentlichen Verkehr benutzten Strassen und Haltestellen, die wichtigen Fussgängerverbindungen, die steilen Strecken, die öffentlichen Strassen zu Bahnhöfen, Spitälern, Sanitätsposten sowie zu Polizei- und Feuerwehrgebäuden gesalzen. Insgesamt waren ab 3.15 Uhr am ganzen Tag des 14. Dezember 2001 wieder über 100 Mitarbeitende mit 65 Salzstrefahrzeugen im Einsatz. Dabei waren die Trottoirs und Plätze an vielen Orten noch immer durch stehen gelassene Autos verstellt. Ein Teil der Tram- und Busstationen sowie des Trottoirnetzes konnte deshalb – trotz des nächtlichen Grosseinsatzes – erst im Laufe des 14. Dezembers 2001 gesalzen werden. Da eine meist dünne Schnee- und Eisdecke bei tiefen Temperaturen behandelt werden musste, entschied man sich für den Einsatz von Nasssalz anstelle des wesentlich aufwendigeren Einsatzes von Splitt. Verwendet wurde die für eine Auftauwirkung bis minus 20 Grad wirksame je 50-Prozent-Mischung von Natriumchlorid ( $\text{NaCl}$ ) und Kalziumchlorid ( $\text{CaCl}_2$ ).

Was für ein grosser Einsatz am 13. und 14. Dezember sowie am Samstag geleistet wurde, zeigt sich auch darin, dass an den drei Tagen 471 Tonnen Salz gestreut wurden. In einem normalen Winter wie in den

letzten Jahren werden auf Stadtgebiet im ganzen Winter durchschnittlich 700 bis 800 Tonnen Salz verbraucht.

Nachdem bei Splitteinsätzen im City-Bereich die Reklamationen und androhten Schadenersatzforderungen von Geschäftsinhabern, wonach Ladentüren und Rolltreppen wegen des Splitts nicht mehr funktionieren und Bodenbeläge grossen Schaden nehmen würden, so zahlreich waren, hat man auf Splitteinsätze in diesem Gebiet verzichtet. Festgehalten werden muss auch, dass Splitteinsätze im Gleisbereich (Tramhaltestellen) verpönt sind, da der Splitt im Nu auf den Schienen liegt, was zu Schäden am Rollmaterial führt.

**Zu Frage 3:** Am Abend des 13. Dezember 2001 hat die Polizei gegenüber verkehrsbehindernd abgestellten Fahrzeugen nur vereinzelt Verzeigungen vorgenommen. Polizeikontrollen des ruhenden Verkehrs hat man am 14. Dezember 2001 mit Blick auf die prekären Witterungsverhältnisse bewusst erst am Nachmittag aufgenommen. Dabei wurden durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtpolizei auf dem ganzen Stadtgebiet etwa 550 Ordnungsbussenzettel ausgestellt. Die meisten Verzeigungen erfolgten im Auftrag der Funk- und Notrufzentrale oder auf Anzeigen hin. Im Vergleich dazu werden an Werktagen mit regulären Witterungsverhältnissen durchschnittlich 2000 Ordnungsbussen ausgestellt.

Mitteilung an die Vorstehenden des Polizei- sowie des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, Entsorgung + Recycling Zürich und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber