

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 23. April 2008

*KR-Nr. 50/2008
KR-Nr. 56/2008*

621. Anfragen («AUS» für Grünstreifen auf Schweizer Autobahnen und Unterhalt der zürcherischen Nationalstrassen)

A. Kantonsrat Antoine Berger, Kilchberg, Kantonsrätin Gabriela Winkler, Oberglatt, und Kantonsrat Martin Mossdorf, Bülach, haben am 29. Januar 2008 folgende Anfrage eingereicht:

Wie aus der Sonntagspresse zu erfahren war, will der Bund in den nächsten Jahren über 1000 km begrünte Mittelstreifen entfernen und die Flächen asphaltieren.

Der Unternehmer-Verband JardinSuisse (Gärtner Schweiz) hat dem Institut für Umwelt- und Verfahrenstechnik an der Hochschule für Technik in Rapperswil (HSR) einen Studienauftrag erteilt, der die Machbarkeit der Abgasreinigung mittels Pflanzen abklären soll.

Der Verkehr belastet unsere Umwelt vor allem durch Feinstaub und Stickoxide. Feinstaub (PM₁₀) verursacht schwere Gesundheitsschäden, Lungenkrebs sowie einen Anstieg der Sterblichkeitsrate auf Grund von Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Stickoxide bilden Boden nahes Ozon, welches ein starkes Reizgas ist. In der Schweiz und der EU werden vor allem in den Städten die Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxide häufig überschritten. Gerade in urbanen Gebieten besteht also dringender Bedarf für Konzepte, die zu einer nachhaltigen und effektiven Reduktion von Feinstaub und Stickoxiden in der Luft führen.

Ein möglicherweise erhebliches Potenzial zur Regulierung der Schadstoffgehalte in der Luft liegt in der gezielten Ausnutzung der Filterwirkung von Grünflächen.

Eine Forschergruppe aus Bonn, D, ist ebenfalls zurzeit damit beschäftigt abzuklären, inwiefern Moose und andere Pflanzen zur Feinstaubreduzierung an Strassenzügen eingesetzt werden können. Dass Stickstoffdioxid in Verbindung mit Pflanzen reagiert, ist bekannt, denn sie werden modifiziert bzw. zerstört.

Boden nahe bzw. Boden bedeckende Vegetation ist im Hinblick verkehrsbedingter Schadstoffe doppelt nützlich, da sie örtlich nahe den primären Emissionsquellen angesiedelt ist.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Hat der Regierungsrat Kenntnis von den Vorhaben des ASTRA, welche auch auf die Nationalstrassen im Kanton Zürich in landschaftlich empfindlicheren Gebieten angewendet werden soll?

2. Sind dem Regierungsrat die Studien bekannt, welche sich mit der Feinstaubreduzierung bzw. -bindung durch Moose und andere Pflanzen befassen?
3. Ist der Regierungsrat bereit, sich beim Bund für eine Abstimmung des Vorgehens mit den wissenschaftlichen Untersuchungen einzusetzen und damit kostspielige Präjudizien zu verhindern?

B. Kantonsrat Lars Gubler, Uitikon, sowie die Kantonsrätinnen Monika Spring und Eva Gutmann, Zürich, haben am 4. Februar 2008 folgende Anfrage eingereicht:

Seit dem 1. Januar 2008 ist der Neue Finanzausgleich (NFA) in Kraft. Damit sind sämtliche Schweizerischen Nationalstrassen in den Besitz des Bundes übergegangen. Dieser hat mit den Kantonen Leistungsvereinbarungen abgeschlossen, in denen der Unterhalt des Nationalstrassennetzes in den einzelnen Kantonen geregelt ist. Nachdem nun bekannt geworden ist, dass das Bundesamt für Strassen (ASTRA) Neuerungen bezüglich des Nationalstrassennetzes vorsieht, ergeben sich Fragen zur Kompetenzverteilung im Unterhalt der Nationalstrassen zwischen dem Bund und dem Kanton Zürich. Insbesondere wirft die kürzlich bekannt gewordene Massnahme, bei der sämtliche Begrünungen auf Mittelstreifen aufgehoben werden sollen, Fragen hinsichtlich Sicherheit, Finanzierung und Ökologie auf.

Wir bitten daher den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie sieht der Regierungsrat insgesamt die Verträglichkeit der oben genannten Massnahme mit der Leitlinie 2 seiner Legislaturziele 2007–2011, «Natürliche Lebensgrundlagen schützen»?
2. Welche Möglichkeiten haben die kantonalen Behörden nach Inkrafttreten des NFA, auf die Ausgestaltung und den Unterhalt der zürcherischen Autobahnen Einfluss zu nehmen?
3. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) weist in der Begründung oben genannter Massnahme auf Sicherheitsprobleme bei den Unterhaltsarbeiten hin. Inwiefern liegen den kantonalen Behörden Informationen über derartige Probleme, insbesondere Körperverletzungen und Todesfälle, vor? Ist es im Kanton Zürich möglich, bei Unterhaltsarbeiten die angrenzenden Fahrstreifen zu sperren?
4. Wie steht der Regierungsrat zur Tatsache, dass bei der Umsetzung der oben genannten Massnahme mehrere Quadratkilometer Grünfläche versiegelt würden?

5. Wie steht der Regierungsrat zur Tatsache, dass bei der Umsetzung der oben genannten Massnahme die Vernetzung der an die zürcherischen Autobahnen angrenzenden Landschaftsräume, insbesondere für Vögel und Insekten, massiv verschlechtert würde?
6. Wie steht der Regierungsrat zu der durch die oben genannte Massnahme zu erwartende Verschlechterung der Luftqualität im Bereich der Autobahnen?
7. Wie steht der Regierungsrat zur Tatsache, dass in Deutschland inzwischen erwogen wird, zur Reduktion von Feinstaub auf Mittelstreifen Moosteppiche zu pflanzen, während in der Schweiz die gleichen Flächen versiegelt werden sollen?
8. Inwiefern sind die kantonalen Behörden in den Entscheid des Bundesamts für Strassen (ASTRA) einbezogen worden? Welche Möglichkeiten gibt es zur Abwendung dieser Massnahme für den Kanton Zürich?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Antoine Berger, Kilchberg, Gabriela Winkler, Oberglatt, und Martin Mossdorf, Bülach, sowie die Anfrage Lars Gubler, Uitikon, Monika Spring und Eva Gutmann, Zürich, werden wie folgt beantwortet:

Zu Fragen A1 und B8:

Der Regierungsrat hat Kenntnis von den neuen Standards in Bezug auf die Mittelstreifen der Nationalstrassen (schwarz an Stelle grün). Mit der Inkraftsetzung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) per 1. Januar 2008 ist der Bau und Betrieb der Nationalstrassen Sache des Bundes. Formell ist der Kanton in die Entscheidungsfindung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) nicht einbezogen worden. In den letzten Jahren wurden im Kanton Zürich bereits verschiedentlich Mittelstreifen asphaltiert, so die Mittelstreifen auf den Nationalstrassen N1 (Umfahrung Winterthur), N11 (Flughafenautobahn), N1 (Limmattalautobahn) und der N20 (Umfahrung Urdorf). Im Weiteren sind zurzeit schwarze Mittelstreifen auf der N4 (Autobahn Knonaueramt) und der N1/N7 (Autobahnen Winterthur Nord–Thurgau) geplant. Die neuen Standards für Mittelstreifen werden schweizweit im Zuge von Neubauten, Instandsetzung und Umbauten vom ASTRA umgesetzt. Eine rechtliche Handhabe, um beim ASTRA zu intervenieren besteht nicht. Bei der Umwandlung steht die Sicherheit des Unterhalts wie auch der Verkehrsteilnehmenden im Vordergrund.

Zu Fragen A2 und B7:

Der Regierungsrat hat in der Stellungnahme vom 27. Februar 2008 zum Postulat KR-Nr. 344/2007 betreffend Versuche mit Moosteppichen zur Bindung von Feinstaubpartikeln ausführlich begründet, weshalb Moosteppiche nicht geeignet sind. Für die Beantwortung dieser Fragen kann vollumfänglich darauf verwiesen werden.

Zu Frage A3:

Auf Grund der Erkenntnisse aus den von den Anfragenden erwähnten wissenschaftlichen Studien besteht keine Veranlassung, beim ASTRA zu intervenieren, zumal auch hierzu eine rechtliche Handhabe fehlt.

Zu Frage B1:

Da es sich bei den Mittelstreifen auf Nationalstrassen nicht um ökologisch wertvolle Anlagen handelt und sich beim Unterhalt überdies Probleme ergeben, wird deren Erhaltung im Hinblick auf die Legislaturziele 2007–2011 keine Priorität eingeräumt. Die übrigen Grünbereiche entlang der Strassen hingegen sind auf Grund der grossen Fläche und Qualität von Bedeutung.

Zu Frage B2:

Mit dem Inkrafttreten der NFA sind die Nationalstrassen ins Eigentum des Bundes übergegangen. Die Ausgestaltung der Nationalstrassen ist damit zur alleinigen Bundeskompetenz geworden. Für den Unterhalt schliesst der Bund mit von den Kantonen gebildeten Gebietseinheiten als Trägerschaften Leistungsvereinbarungen ab. Bei den Verhandlungen für die Leistungsvereinbarung konnten die wesentlichen Interessen des Kantons gewahrt werden. Das Zürcher Nationalstrassennetz wird weiterhin durch das Tiefbauamt unterhalten. Der Kanton kann beim Bund darüber hinaus beantragen, dass weitere Leistungen erbracht werden sollen und sich dafür gegebenenfalls auch an den Kosten beteiligen (§ 14 Abs. 2 Einführungsgesetz zum Nationalstrassengesetz; LS 722.2). Der Bund hat aber die Möglichkeit solche Anträge ohne Begründung abzulehnen.

Zu Frage B3:

Folgende Sicherheitsprobleme stehen im Vordergrund: Das Unterhaltspersonal muss für Arbeiten am Mittelstreifen jeweils die Fahrbahnen überqueren, was unter Verkehr stets eine mögliche Unfallquelle bildet. Für Arbeiten im Mittelstreifen muss überdies die anliegende Fahrspur gesperrt werden. Dies hat Verkehrsbehinderungen, Stau-, aber auch erhöhte Unfallgefahr zur Folge. Auf dem Zürcher Nationalstrassennetz kommt es durchschnittlich pro Monat zu einer Kollision mit einem Verkehrsleitanhänger für die Signalisation Fahrspursperrungen.

Zu Frage B4:

Das Zürcher Nationalstrassennetz umfasst rund 100 Kilometer begrünte Mittelstreifen. Die übrigen Mittelstreifen sind – soweit vorhanden – bereits versiegelt. Bei einer durchschnittlichen Breite von rund zweieinhalb Metern beläuft sich die Gesamtfläche auf rund 0,25 km². Die Auswirkungen der Versiegelungen sind somit rein quantitativ viel geringer als von den Fragestellern angenommen. Beim Mittelstreifen handelt es sich bereits um einen hoch verdichteten Boden. Zudem weist er eine erhöhte Schadstoffbelastung auf. Das eindringende Meteorwasser wird grösstenteils in Sickerleitungen gefasst und abgeleitet. Der grüne Mittelstreifen kann daher von seiner ökologischen Bedeutung nicht mit einer offenen Grünfläche gleichgesetzt werden.

Zu Frage B5:

Negative Auswirkungen auf die angrenzenden Landschaftsräume werden nicht erwartet. Die Böschungen an den Rändern der Nationalstrassen sind für bestimmte Artengruppen als Habitate und Vernetzungsstrukturen wertvoll und werden deshalb insbesondere als Magerwiesen erhalten und gefördert. Die Vernetzungsfunktion der begrünten Mittelstreifen hat hingegen für den Natur-/Artenschutz auch nachteilige Auswirkungen. So hat sich das aus Südafrika stammende Schmalblättrige Greiskraut (*Senecio inaequidens*) innerhalb weniger Jahre entlang der Autobahnmittelstreifen über das ganze Schweizer Mittel- land verbreitet. Unter Umständen kann bei einer Ausbreitung in angrenzende Biotope die einheimische Artenvielfalt beeinträchtigt werden. Die Mittelstreifen können auch für gewisse Tierarten, insbesondere Greifvögel, zu Todesfallen werden.

Zu Frage B6:

Es ist davon auszugehen, dass die Gestaltung des Mittelstreifens keinen Einfluss auf die Konzentration der gasförmigen Schadstoffe oder des gesundheitsschädigenden Feinstaubes in der Luft über der Nationalstrasse hat.

Auch der Staub mit gröberer Korngrösse, der eine hohe Sinkgeschwindigkeit aufweist, setzt sich nicht in der Bepflanzung des Mittelstreifens fest. Die heftigen Luftturbulenzen verhindern ein Absetzen dieser Schadstoffe unmittelbar neben der Fahrbahn. Sie werden ständig wieder aufgewirbelt, bis sie sich am Strassenrand niederschlagen, wo der breite Grünstreifen bestehen bleibt. Auch beim gröber körnigen Staub liegen keine Erkenntnisse vor, wonach die Konzentration in der Luft über der Autobahn nach Aufhebung der Bepflanzung des Mittelstreifens ansteigt. Da die Luftverschmutzung durch den Verkehr überwiegend diffuser Art ist und sich weiträumig verteilt, müssen sich die Luft-

reinhaltemassnahmen vornehmlich auf die Verminderung der Schadstoffe an der Quelle konzentrieren. Die Aufhebung der Bepflanzung wird, wenn überhaupt, nur nicht messbare Verschiebungen ergeben.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi