

Sitzung vom 11. April 2006

**552. Anfrage (Transport gefährlicher Güter in Zürich Nord,
speziell im Furttal)**

Kantonsrat Marcel Burlet, Regensdorf, hat am 23. Januar 2006 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss Berichten und Beobachtungen haben in letzter Zeit die Transporte mit gefährlichen Gütern auf der Schiene im Furttal zugenommen. Die Bahn führt immer mehr Kesselwenzüge von Würenlos via Regensdorf nach Zürich-Seebach auf der West-Ost-Achse. Zusätzlich verschieben sich aus dem grossen Tanklager in Niederhasli bereits frühmorgens Tanklastwagen auf der Dorfstrasse quer durch den Regensdorfer Gemeindeteil Watt auf die Nationalstrasse. Seit dem grossen Brand und den Explosionen mehrerer Kesselwagen im Bahnhof Zürich-Affoltern ist die Region Zürich Nord speziell sensibilisiert. Die Sicherheit und Störfallvorsorge sollte eigentlich ausgebaut werden. Doch das Gegenteil ist der Fall: Das neue Feuerwehrkonzept 2010 schlägt nämlich eine Straffung im Bereich der ABC-Wehr vor. Unter anderen Abbaumassnahmen soll auch der Feuerwehr-Stützpunkt Rümlang aufgehoben werden.

Ich ersuche den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie hoch ist der Anteil an Gefahrentransporten auf der Schiene im Limmat- und im Furttal, und hat er sich in der letzten Zeit markant verändert?
2. Wie schätzt der Regierungsrat das Risiko eines weiteren Störfalls in Zürich Nord ein, zumal in der Region grosse Verkehrsachsen auf Schiene und Strasse parallel verlaufen?
3. Welche Auswirkungen haben nach Meinung des Regierungsrates die gegenwärtigen und zukünftigen finanziellen Sanierungsmassnahmen des Kantons Zürich auf die allgemeine Sicherheit?
4. Wurden nach dem Brandfall im Bahnhof Zürich-Affoltern spezielle Vorkehrungen getroffen, um weitere Störfälle zu minimieren? (Auf der Gotthardlinie sind zum Beispiel Wärmemessgeräte in Betrieb, die heiss gelaufene Achsen melden.)
5. Wird das Feuerwehrkonzept 2010 nicht zu einem weiteren Abbau von Sicherheit und Vorsorge im Kanton Zürich führen?

6. Zum Regensdorfer Gemeindeteil Watt: Welche Massnahmen sieht der Regierungsrat, um den Regensdorfer Gemeindeteil Watt vom Durchgangsverkehr, speziell von Risiken durch Tanklastwagen, zu entlasten? Wie stellt er sich zu
- einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h auf der Dorfstrasse durch Watt?
 - einer Umleitung des Schwerverkehrs auf dem Weg zur Autobahn?
 - einem temporären oder generellen Fahrverbot für den Schwerverkehr in dicht besiedelten Gebieten?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marcel Bulet, Regensdorf, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Für den Vollzug der Umweltschutzgesetzgebung, insbesondere der Verordnung vom 27. Februar 1991 über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung, StFV, SR 814.012), bei den Eisenbahnen ist das Bundesamt für Verkehr (BAV) zuständig; die Kantone werden lediglich zu einer freiwilligen Stellungnahme eingeladen.

Eine Grobanalyse der dem Kanton Zürich zur Verfügung stehenden Daten zeigt auf dem zürcherischen Schienennetz zwischen 1993 und 2000 eine Abnahme der Gefahrguttransporte um insgesamt rund 14%. Die 2005 neu erhobenen Daten, die gemäss Auskunft der SBB im Laufe des Frühlings 2006 netzweit zur Verfügung stehen sollen, deuten bereits wieder erhebliche Veränderungen an. Ein Vergleich der transportierten Gefahrgutmengen zwischen 1993 (Kurzbericht der SBB) und 2000 (Screening im Auftrag des BAV) zeigt nicht nur eine Änderung der Gesamtmenge der Gefahrguttransporte im Raum Zürich, sondern eine weit reichende Umlagerung der Güterströme auf andere Linien.

Einige Linien erfuhren sehr starke Verlagerungen, beispielsweise von Zürich in Richtung Winterthur von der Strecke Kloten–Bassersdorf (Abnahme um 95% von 695 000 Tonnen/Jahr auf 31 000 Tonnen/Jahr) auf die Strecke Wallisellen–Dietlikon (Zunahme um 2125% von 11 000 Tonnen/Jahr auf 235 000 Tonnen/Jahr), wobei die Gesamtmenge auf diesen beiden Strecken zusammen um rund 62% abnahm. Die Limmat-Linie (Abnahme um 25% von 3 045 000 Tonnen/Jahr auf 2 225 000 Tonnen/Jahr) wurde zu Lasten der Furttal-Linie (Zunahme um 180% von 701 000 Tonnen/Jahr auf 1 965 000 Tonnen/Jahr) teilweise entlastet. Die provisorischen Angaben der SBB für 2005 zeigen weitere Entlastungen, sowohl im Furttal (1 642 000 Tonnen/Jahr) als auch insbesondere

im Limmattal (1268000 Tonnen/Jahr), was auf die Verlegung der Kerosin-Transporte zum Tanklager Rümliang auf die Strecke Koblenz–Eglisau–Glattal zurückzuführen ist. Transporte von Chlorgas in Kesselwagen finden auf den Bahnstrecken im Kanton Zürich seit Ende 2004 kaum mehr statt, wenn überhaupt werden nur einzelne kleinere Transportbehälter als Stückgut befördert. Auf allen erwähnten Strecken beträgt der Anteil der Mineralölprodukte (Benzin, Kerosin, Heizöl und Diesel) an den transportierten Gefahrgütern über 95%.

Eine Extrapolation dieser Informationen lässt erwarten, dass in Zukunft die Mengen der transportierten Gefahrgüter auf verschiedenen Strecken weiterhin stark schwanken können. Angesichts der abnehmenden Bedeutung von Heizöl- und Benzin-Pflichtlagern ist eine weitere Verlagerung der Benzin- und Heizöltransporte von der Bahn auf die Strasse nicht ausgeschlossen, wenn die Wiederverkäufer die Produkte direkt ab Auhafen Basel statt ab den bisherigen lokalen Pflichtlagern beziehen.

Zu Frage 2:

Das Risiko eines Störfalls beim Transport gefährlicher Güter wird hauptsächlich durch das Verkehrsaufkommen und den Anteil der Gefahrguttransporte bestimmt. Daher sind die Hauptverkehrsachsen auch bezüglich möglicher Störfälle wesentlich stärker risikobehaftet als andere Strecken. Zu diesen Hauptverkehrsachsen zählen die Bahnlinien im Limmattal und im Furttal sowie die Autobahnstrecken im Limmattal und die Nordumfahrung Zürich.

Eine genaue Einschätzung der Grösse des Risikos für einen weiteren Störfall wie den Grossbrand im Bahnhof Zürich-Affoltern in der Region Zürich Nord ist schwierig, zumal die notwendigen Annahmen mit grossen Unsicherheiten behaftet sind. Zahlenangaben zu den Störfall-Wahrscheinlichkeiten und den Risiken der einzelnen Streckensegmente der Bahn sind im vom BAV erarbeiteten Dossier «Personenrisiken im Kanton Zürich» vom 23. September 2003 enthalten. Als Risikoschwerpunkte ergaben sich, vor allem auf Grund der sehr hohen Bevölkerungsdichten, die Bahnhöfe Seebach und Oerlikon sowie die Strecke vom Bahnhof Zürich-Altstetten zum Käferbergtunnel. Allgemein liegt die Wahrscheinlichkeit eines Störfalls, und damit verbunden das dazugehörige Risiko, auf der Bahnlinie im Furttal ungefähr zehnmal tiefer als auf der Limmattal-Linie. Gemäss den statistischen Angaben der SBB und des BAV könnte ungefähr alle 10000 Jahre auf den Strecken durch das Furttal über den Bahnhof Seebach bis Bülach oder Bassersdorf ein Gefahrgutstörfall mit schweren Personenschäden stattfinden.

Die entsprechenden Störfallwahrscheinlichkeiten für die Autobahnstrecken sind nochmals um einen Faktor zehn niedriger als für die Bahnstrecken, wobei die Risiken einigermaßen gleichmässig verteilt sind, da Störfälle auf der Autobahn zur Hauptsache die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer betreffen würden. Wiederum um etwa das Zehnfache tiefer liegen die Werte für die übrigen Durchgangsstrassen. Hier sind die Risiken auf Grund der vergleichsweise hohen Verkehrszahlen auf den Autobahnzubringerstrassen entsprechend höher als auf dem übrigen Strassennetz.

Zusammenfassend ist das statistische Risiko für einzelne Personen in der näheren Umgebung der Hauptverkehrsträger im Furttal, durch einen Störfall beim Transport gefährlicher Güter betroffen zu sein, etwa 100- bis 1000-fach geringer als das Risiko, bei einem einfachen Verkehrsunfall ums Leben zu kommen. Dies entspricht den Werten, die auch entlang anderen Verkehrskorridoren in der Schweiz auftreten. Jährlich sterben in der Schweiz durch Strassenverkehrsunfälle mehr als 500 Personen, durch die Folgen eines Gefahrgutstörfalles waren aber hierzulande bisher keine Todesopfer zu beklagen.

Zu Frage 3:

Die StfV verpflichtet Inhaber von Verkehrswegen, Massnahmen zur Verhinderung von Störfällen und zur Begrenzung derer Einwirkungen zu treffen (Verursacherprinzip). Für die Bahnen sind in erster Linie die SBB als Inhaberin zuständig, für die Autobahnen der Bund (das Bundesamt für Strassen, ASTRA) und für die Staatsstrassen im Kanton Zürich das Tiefbauamt.

Für den Vollzug der StfV ist in der Regel der Kanton verantwortlich. Dies umfasst u. a. die Beurteilung der Kurzberichte und Risikoermittlungen nach StfV sowie die Veranlassung und die Kontrolle von Sicherheitsmassnahmen. Bei den übergeordneten Verkehrswegen liegt der Vollzug beim Bund; für die Eisenbahnanlagen ist das BAV und für die Nationalstrassen das ASTRA zuständig. Der Kanton hat in diesen beiden Bereichen nur ein Anhörungsrecht. Als Transportwege, für die der Kanton die Vollzugshoheit hat, bleiben einzig die weiteren Durchgangsstrassen gemäss der Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 (SR 741.272).

Die Störfallvorsorge wurde im Rahmen der bisherigen Sanierungsmassnahmen umorganisiert und als Teil des technischen Umweltschutzes integriert. Dabei fand ein Abbau der für diese Aufgaben zur Verfügung stehenden Ressourcen von vier auf zwei Stellen statt. Bauliche oder technische Massnahmen an den Verkehrswegen sind von den Sanierungsmassnahmen des Kantons weitgehend unbeeinflusst, weil zum grossen Teil der Bund dafür direkt verantwortlich ist oder sie finanziert.

Zu Frage 4:

Die Sicherheit der Gefahrguttransporte stellt nur einen kleinen Teil der Problematik der Sicherheit des Bahnnetzes dar. Bauliche oder technische Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Personenverkehrs tragen automatisch auch zur Sicherheit der Gefahrguttransporte bei. Die gleiche Feststellung trifft weitgehend auch für Strassentransporte zu.

Nach dem Brand im Bahnhof Zürich-Affoltern wurden von den Bahnbetreibern in Zusammenarbeit mit dem BAV und der chemischen Industrie eine Reihe netzweiter Sicherheitsmassnahmen ergriffen, um das Risiko weiterer Störfälle und deren mögliche Auswirkungen zu mindern. Nicht nur auf der Gotthardlinie sind Heissläufer- und Festbremsortungsanlagen in Betrieb, sondern im gesamten schweizerischen Bahnnetz verteilt sind rund 30 solcher Anlagen installiert, drei davon im Kanton Zürich. Zudem wurden Kesselwagen, die dem Transport besonders gefährlicher Güter dienen, mit Entgleisungsdetektoren ausgerüstet, und die Vorgaben für die technische Kontrolle der Gefahrgutwagen vor Abfahrt wurden verschärft. Für Chlogaskesselwagen wurden die baulichen Anforderungen in der Ordnung über die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) wesentlich verschärft.

Neben den technischen Sicherheitsmassnahmen wurden auch organisatorische Massnahmen eingeführt. So haben die SBB ein Qualitätssicherungssystem und interne Sicherheitsaudits geschaffen. Ebenfalls haben die SBB für das gesamte Bahnnetz Einsatzpläne zuhanden der Einsatzkräfte erstellt. Nicht zuletzt auf Grund des Brandes im Hirschengrabentunnel vom 16. April 1991 liegen für das S-Bahn-Netz Zürich detaillierte und aktualisierte Einsatzpläne vor. Das Vorgehen für die Erstellung und Verteilung der Pläne ist festgelegt. Die letzten Aktualisierungen (unter anderem Wipkinger Viadukt, Seebahn-Einschnitt) wurden im April 2005 verteilt.

Auf Grund des vom BAV erarbeiteten Dossiers «Personenrisiken im Kanton Zürich» vom 23. September 2003 hat die Baudirektion (AWEL, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft) für vereinzelte Strecken neben den bereits vorliegenden Streckenplänen detaillierte Einsatzpläne, soweit nicht bereits vorhanden, gefordert. Diese wurden Ende 2005 vorgelegt. Es handelt sich dabei hauptsächlich um die Strecken, auf welchen beträchtliche Mengen an Gefahrgütern (hauptsächlich Benzin, Kerosin, Diesel und Heizöl) transportiert werden (Limmattal und Furtal sowie linke Zürichseelinie).

Zu Frage 5:

In den letzten Jahren ist das Bedürfnis des Schutzes von Menschen, Tieren und ihren Lebensgrundlagen vor den Auswirkungen atomarer, biologischer und chemischer (ABC-)Ereignisse stark gewachsen. Der Entwurf zu einer kantonalen Verordnung über die ABC-Wehr, welcher zurzeit innerhalb der Verwaltung in der Vernehmlassung ist, legt die Erfordernisse der ABC-Wehr im Kanton Zürich fest. Namentlich wird die Aufgabenzuweisung an betroffene Einsatzkräfte der Partnerorganisationen und die Koordination zwischen verschiedenen kantonalen Fachstellen und Institutionen geregelt.

Die Einsatzkräfte der Feuerwehr sind auch im Konzept Feuerwehr 2010 die wichtigsten Träger des ABC-Schutzes. Eine professionelle ABC-Wehr kann nur mit Einsatzerfahrung sowie modernstem Einsatzmaterial nach Stand der Technik erreicht werden. Es drängt sich somit die Konzentration dieser erfahrungsintensiven Spezialaufgaben der ABC-Wehr bei den Berufsfeuerwehren auf. Mehr als die Hälfte aller ABC-Einsätze im Kanton Zürich werden schon heute durch die drei Berufsfeuerwehren Zürich, Winterthur und Flughafen-Zürich ausgeführt, weshalb diese viel Einsatzerfahrung im Umgang mit Gefahrgütern besitzen. Die Berufsfeuerwehren bilden somit eine wichtige Stütze für den wirksamen Einsatz der Feuerwehren und dienen als Grundlage für die ABC-Wehr im Konzept Feuerwehr 2010. Der Ausbildungsaufwand für die Bewältigung von ABC-Ereignissen wird in Zukunft noch grösser werden und sprengt den Rahmen der Möglichkeiten einer Milizfeuerwehr. Zur Unterstützung sowie als Ersteinsatzelemente sind deshalb die grossen Chemiefirmen verpflichtet, eine den örtlichen Verhältnissen angepasste Betriebsfeuerwehr zu unterhalten. Nach wie vor werden im Kanton Zürich jedoch vier regionale Stützpunkte (Uster, Dietikon und Meilen sowie entweder Bülach, Dielsdorf oder Kloten) als BC-Wehrstützpunkte bezeichnet.

Für die Bewältigung der ABC-Ereignisse durch die drei Berufsfeuerwehren sowie die vier regionalen Feuerwehrstützpunkte gelten folgende Leistungsvorgaben: Mit dem Ersteinsatz muss jede Feuerwehr in der Lage sein, eine der Situation angepasste Absperrung zu errichten, den Brandschutz zu erstellen sowie verletzte oder gefährdete Personen und Tiere zu evakuieren. Die ABC-Feuerwehrstützpunkte müssen innert 30 Minuten ab Alarmierung den Chemiewehreinsatz einleiten. Die Kantone Appenzell, Glarus, Graubünden, Schaffhausen, St. Gallen, Thurgau, Zürich, das Fürstentum Liechtenstein sowie die SBB haben gemeinsam eine Ausrüstung für die Notentleerung von Druckgaskesselwagen angeschafft. Der Kanton Zürich stellt dafür ein Team von 35 Spezialisten als Pikett rund um die Uhr zur Verfügung. Die Einsatz-

zeit dieses Picketts beträgt je nach Standort des Schadenplatzes etwa 30 bis 60 Minuten. Ereignisse wie in Zürich-Affoltern sowie Ereignisse in Tanklagern sind primär Brandereignisse. Im Konzept Feuerwehr 2010 können diese Ereignisse nach wie vor von jedem regionalen Feuerwehrstützpunkt bekämpft werden. Die Straffung im Rahmen des Konzeptes 2010 bezieht sich lediglich auf die Spezialaufgaben der ABC-Wehr.

Die vorgesehene Aufhebung des Feuerwehr-Stützpunktes Rümlang bedeutet keinen Abbau der Sicherheit im ABC-Bereich. In der Vergangenheit hatte dieser weder Einsatzmittel noch Ausbildung für die Bewältigung von ABC-Ereignissen. Bei einem allfälligen Grossereignis bei den Tanklagern sind die Einsatzakten erstellt und die entsprechenden Stützpunktfeuerwehren zugewiesen. Der Feuerwehr Rümlang sind von der Gebäudeversicherung Kanton Zürich (GVZ) dafür zwei grosse Pumpen für den Wassertransport zur Verfügung gestellt worden.

Ein Abbau, wie in der Anfrage befürchtet, findet demnach nicht statt. Es geht lediglich um die neue Zuweisung der Spezialaufgaben der ABC-Wehr, welche das Milizsystem entlastet und zu einer Professionalisierung dieser Einsätze führt.

Zu Frage 6:

Die Dorfstrasse S-4 zwischen Watt (Gemeinde Regensdorf) und Niederhasli ist eine Staatsstrasse von regionaler Bedeutung und steht sämtlichen Verkehrskategorien unbeschränkt zur Verfügung. Die Fahrbahnbreite beträgt sechs Meter, es besteht ein einseitiger, baulich abgetrennter, zwei Meter breiter Rad- und Gehweg. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) beträgt rund 8500 Fahrzeuge, werktags verkehren im Durchschnitt rund 9000 Fahrzeuge (DWV), der Schwerverkehrsanteil beträgt 4%.

Die Dorfstrasse weist seit Jahren eine überproportionale Verkehrszunahme auf, was beim Lichtsignal in Watt in den Morgen- und Abendspitzenstunden täglich zu Staus führt. Diese Verkehrszunahme steht mit der Siedlungsentwicklung im Bezirk Dielsdorf in engem Zusammenhang. Dem Bund wurde 2005 das Betriebskonzept Furttal eingereicht, das u. a. für den Raum Regensdorf (Watt) eine Dosierwirkung auf den unerwünschten Durchgangsverkehr bei längeren Staus auf der Nationalstrasse A 1 vorsieht.

In den letzten fünf Jahren (1. Januar 2001 bis 31. Dezember 2005) ereigneten sich zwischen Watt und Niederhasli fünf polizeilich registrierte Verkehrsunfälle mit Sachschaden. Bei einer Kollision ausserorts, oberhalb des Oberdorfs Watt, war ein Tanklastwagen mit gefährlichen Gütern beteiligt.

Derzeit sind auf der Dorfstrasse neu zwei Fussgängerschutzinseln geplant. Einerseits sollen sie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und andererseits zur Beruhigung des Verkehrsablaufs beitragen. Der Bau ist für die Jahre 2006 und 2007 vorgesehen. Diese Massnahmen sind als verkehrlich flankierende Massnahmen zur Nordumfahrung ins Ausführungsprojekt der Nationalstrasse aufgenommen worden.

Die Verbindungsstrasse Watt–Niederhasli erfüllt die Bedingungen nicht, die es gemäss Art. 108 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV, SR 741.21) ermöglichen würden, die allgemeine Höchstgeschwindigkeit herabzusetzen. Für die Umleitung oder für temporäre Fahrverbote des Schwerverkehrs fehlen realisierbare Alternativen zur heutigen Verkehrsführung in Watt. Auf allen verfügbaren Ausweichrouten würden Nachbardörfer wie Rümlang, Mettmenhasli oder Dielsdorf mit Schwerverkehr stärker belastet. Baurechtliche Massnahmen, gestützt auf das Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht vom 7. September 1975 (Planungs- und Baugesetz, PBG, LS 700.1), § 358 in Verbindung mit § 240, sind angesichts der nicht allzu grossen Verkehrsbelastung und des eher geringen Schwerverkehrsanteils nicht möglich.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Justiz und des Innern, die Direktion für Soziales und Sicherheit, die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi