

Sitzung vom 31. August 1994

2651. Anfrage (Umlagerung von Heizöl- und Benzintransporten von der Schiene auf die Strasse)

Kantonsrätin Susi Moser-Cathrein, Urdorf, hat am 13. Juni 1994 folgende Anfrage eingereicht:

Wie einem Artikel im «Badener Tagblatt» vom 28. Mai 1994 zu entnehmen war, plant die Erdölwirtschaft die direkte Ölverteilung für die ganze Ostschweiz per Lastwagen ab Basel via N3. Vom gesamtzürcherischen Heizöl-, Diesel- und Benzinverbrauch wurden 1992 rund 59,5% im kombinierten Verkehr per Bahn in die Zürcher Tanklager geliefert, hauptsächlich nach Rümlang und Niederglatt, von wo die dezentrale Versorgung mittels Lastwagen erfolgte. Der Artikel stellt weiter fest, dass durch die beabsichtigten Strassentransporte der kombinierte Verkehr im Bereich Öl praktisch zum Erliegen kommt. Die gesamten Tanklager würden dadurch in reine Pflichtlager umfunktioniert. Allein für die Belieferung des Kantons Zürich würden täglich 1000 Öltankwagen auf der N3 rollen, anstelle von 500 wie bisher. Diese Angaben sollen gemäss «Badener Tagblatt» aus einer bisher geheimgehaltenen Studie stammen, die der Kanton Zürich in Auftrag gegeben hat.

Ich frage deshalb den Regierungsrat an:

1. Trifft es zu, dass eine Studie existiert, welche den eingangs kurz zusammengefassten Sachverhalt zum Inhalt hat? Wenn ja, weshalb wurde diese Studie bisher nicht veröffentlicht?
2. Ist der Regierungsrat nicht auch der Ansicht, dass allein aufgrund der bestehenden lufthygienischen Situation keine Transportumlagerungen in diesem Umfang von der Schiene auf die Strasse erfolgen dürften?
3. Welches sind die Auswirkungen auf die Verkehrssituation sowie hinsichtlich zusätzlicher Luft- und Lärmbelastungen?
4. Wie beurteilt der Regierungsrat die Verkehrssicherheit im Strassenverkehr in bezug auf die ausschliesslichen Strassentransporte von gefährlichen Explosionsstoffen mit Tanklastwagen?
5. Was gedenkt der Regierungsrat zu unternehmen, um die geplante Massnahme der Erdölwirtschaft zu verhindern? 6. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass dem Parlament diese Studie und der ganze Sachverhalt zur Kenntnis gebracht und die Öffentlichkeit orientiert werden sollte?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Susi Moser-Cathrein, Urdorf, wird wie folgt beantwortet:

Bei der Erarbeitung des Nachtrags VOC von 1993 zum kantonalen Massnahmenplan Lufthygiene wurde festgestellt, dass die Bahn bei den Mineralöltransporten zunehmend Marktanteile an die Strasse verloren hat. Der Grund dafür lag darin, dass aus wirtschaftlichen Gründen vermehrt auch Transporte über mittlere und lange Distanzen über die Strasse abgewickelt wurden (Stichfahrten). Weil diese Strassentransporte zusätzliche Stickoxid- und VOC-Emissionen verursachen, wurde im Massnahmenplan-Nachtrag VOC die Förderung des Treibstofftransports per Bahn als Massnahme zur Schadstoffreduktion vorgesehen. Die Volkswirtschaftsdirektion wurde vom Regierungsrat beauftragt, ein entsprechendes Förderungskonzept in die Wege zu leiten.

Zusammen mit verschiedenen Mineralölfirmen und wissenschaftlichen Instituten wurden die Grundlagen für ein solches Konzept erarbeitet und Ende März 1994 in einer dreiteiligen

Studie dargestellt. Der Artikel des «Badener Tagblattes» vom 28. Mai 1994 bezieht sich auf diese Studie. Im Zeitungsartikel wurde die Tendenz der Entwicklung richtig, wenn auch nicht detailgetreu, aufgezeigt: Es besteht eine grosse und akute Gefahr, dass eine Umlagerung des Mineralöltransports von der Schiene auf die Strasse erfolgt. Teilweise ist die Abwanderung bereits im Gange: 1988-1990 lag der gesamtschweizerische SBB-Anteil der Mineralöltransporte ab den Basler Rheinhäfen über 40%, 1991 betrug er noch 33%, 1992 36%, 1993 34% und in der ersten Hälfte 1994 gerade noch 26%.

Hauptgrund für diese Entwicklung ist nach der erwähnten Studie die seit 1991 unterschiedliche Tarifgestaltung Schiene/Strasse. Bis zu diesem Zeitpunkt entsprachen die Bahntarife denjenigen der Strasse. Seither ist der Strassentransport um etwa 15% billiger geworden, was z.B. pro Tonne Heizöl Fr. 4 ausmacht. Gründe dafür sind in erster Linie die fehlende Kostenwahrheit im Verkehr, dann aber auch Vollzugsdefizite bei der Durchsetzung der Strassenverkehrsordnung (z.B. Überschreitungen der Ladegewichte und Höchstgeschwindigkeiten) und rezessionsbedingt tiefe Preisangebote.

Mineralöl ist als Massengut prädestiniert für den kombinierten Bahntransport: Lange Strecken werden in Ganzzügen zu den regionalen Tanklagern zurückgelegt; von dort aus erfolgt die Feinverteilung auf der Strasse. Die nötige Infrastruktur ist vorhanden, die Tanklager im Kanton Zürich sind mit Anschlussgleisen versehen und grösstenteils lufthygienisch saniert. Die lufthygienische Sanierung der Bahnkesselwagen sollte bis 1996 abgeschlossen sein. Dennoch besteht heute die Gefahr einer kurzfristigen massiven Abwanderung auf die Strasse.

Eine vollständige Abwanderung des Mineralöltransports zwischen Basel und Zürich auf die Strasse hätte für den Kanton Zürich in lufthygienischer Hinsicht zur Folge, dass die durch Mineralöltransporte verursachten Schadstoffe gegenüber 1993 um 15-20% zunehmen würden (zusätzliche Verteilungsfahrten bereits ab Kantonsgrenze statt erst ab Tanklagern). Ausserhalb des Kantons Zürich würde die Zunahme etwa 240-250% betragen (zusätzliche Transitfahrten durch die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau). Bei den Zahlen für den Kanton Zürich sind allerdings die Auswirkungen jener zusätzlichen Stichfahrten, bei denen der Kanton Zürich selbst Transitzentrum ist, mangels Daten nicht berücksichtigt. Zu den Lärmbelastungen wurden keine Untersuchungen durchgeführt, doch dürften sie innerhalb des Kantons in etwa demselben Ausmass wie die Luftbelastungen zunehmen.

Die Gefahr eines grösseren Gefahrgutunfalls auf der Strasse ist nie auszuschliessen. Die Beteiligung von Gefahrgutfahrzeugen an Unfällen im Strassenverkehr ist jedoch gering. Dies belegt eine Studie, die von der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich für den Kanton Zürich (ohne Städte Zürich und Winterthur) ausgearbeitet wurde. Wenn sich für die Umwelt kritische Gefahrgutunfälle ereignen, so geschieht dies hauptsächlich bei Kollisionen zwischen schweren Motorfahrzeugen und Gefahrgutfahrzeugen sowie bei Unfällen von Gefahrgutfahrzeugen. In den letzten 4½ Jahren ereigneten sich 44 Unfälle mit beteiligten Gefahrgutfahrzeugen. Davon konnten bei 6 Kollisionen kleine Teile des Ladegutes (Erdölprodukte) entweichen. Statistisch gesehen kann aufgrund der geringen Zahlen und in Unkenntnis der gefahrenen Kilometer durch Gefahrgutfahrzeuge keine fundierte Aussage gemacht werden. Mit der Einführung der Störfallverordnung wird zurzeit die Verkehrssicherheit auf den Durchgangsstrassen im Kanton Zürich speziell für die Gefahrgutfahrzeuge untersucht.

Die Mineralöltransportstudie der Volkswirtschaftsdirektion gibt wie erwähnt erst die Grundlagen für die Erarbeitung eines Förderungskonzepts wieder. Sie dient in erster Linie den Behörden und Beteiligten als Arbeitspapier bei der Suche nach Lösungen. Die Studie eignet sich deshalb nicht zur Veröffentlichung, weshalb die Information der Öffentlichkeit erst zusammen mit der Präsentation konkreter Lösungsmöglichkeiten vorgesehen gewesen war. Nach Erscheinen des Artikels im «Badener Tagblatt» sah sich die Volkswirtschaftsdirektion jedoch veranlasst, bereits am 17. Juni 1994 die Presse über den Inhalt und den vorläufigen Stand der Arbeiten zu informieren.

Schon vor dieser Veröffentlichung wurde die Studie verschiedenen inner- und ausserkantonalen Behörden und Fachausschüssen, Interessenverbänden, Bundesämtern usw.

vorgelegt und gemeinsam diskutiert. Auch wurden zusätzlich notwendige Abklärungen in die Wege geleitet (Rechtsgutachten, Gutachten über Gefahrguttransporte usw.). In der Zwischenzeit sind die Arbeiten soweit gediehen, dass im Herbst 1994 das weitere Vorgehen an einer Konferenz der wesentlichen Entscheidungsträger diskutiert werden kann.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Zürich, den 31. August 1994

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiller