

Sitzung vom 15. Dezember 1999

2242. Anfrage (Tunnelsicherheit im Kanton Zürich insbesondere beim Bau des Zimmerbergtunnels)

Kantonsrätin Gabriela Winkler, Oberglatt, hat am 27. September 1999 folgende Anfrage eingereicht:

Die spektakulären Unfälle im Montblanc- und im Tauerntunnel haben klar gezeigt, dass bei Bränden in Tunnels eine Rettung von aussen wenig erfolgreich ist. Im Brandfall in Tunnels muss daher Selbstrettung möglich sein, wenn Todesfälle durch Erstickung vermieden werden sollen. Selbstrettung ist in einem Tunnel nur realistisch, wenn er zweiröhrig ist oder wenigstens ein Sicherheits- oder Rettungsstollen parallel zum Tunnel vorhanden ist.

Unerheblich ist dabei, ob es sich um den Brand gefährlicher Güter oder undenklicher Güter wie Heu, Mehl oder Margarine handelt.

Diese Erkenntnisse treffen sowohl auf Strassen- als auch auf Bahntunnels zu. Auf Zürcher Kantonsgebiet befindet sich zurzeit der Zimmerbergtunnel als Zufahrtsstrecke zum Alptransit durch den Gotthard im Plangenehmigungsverfahren. Die SBB sehen einen 20 km langen, einröhrigen Tunnel vor.

Ich frage den Regierungsrat an:

- Wurde die Tunnelsicherheit im Kanton Zürich im Lichte dieser Erkenntnisse überprüft?
- Kann der Regierungsrat versichern, dass die Tunnelsicherheit im Kanton Zürich gewährleistet ist?
- Sind allfällig nötige Massnahmen geplant, oder ist deren Planung in Vorbereitung?
- Ist der Regierungsrat bereit, sich beim Bundesamt für Verkehr dafür einzusetzen, dass beim Bau des Zimmerbergtunnels mindestens ein parallel aufender Rettungsstollen erstellt wird?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Gabriela Winkler, Oberglatt, wird wie folgt beantwortet:

1. Als Folge der Lastwagenbrände vom Frühjahr 1999 im Montblanc- und im Tauerntunnel hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine Task Force eingesetzt, um die Sicherheit der Strassentunnel auf gesamtschweizerischer Ebene zu untersuchen. Es wurden insgesamt 102 Nationalstrassentunnel, die länger als 600 m sind, auf Sicherheitsmängel hin überprüft. Im Kanton Zürich betraf dies den Milchbucktunnel, den Gubristtunnel und den Cholfirsttunnel, der vom Kanton Schaffhausen betrieben wird. Der Zwischenbericht des ASTRA vom 31. August 1999 zeigt auf, dass die Infrastruktur (Bau und Ausrüstung) bei den aufgeführten Tunnels im Kanton Zürich den schweizerischen Sicherheitsnormen entspricht und keine kurzfristigen Nachrüstungen der vorhandenen Tunnelinstallationen notwendig sind. Der Schlussbericht des ASTRA wird voraussichtlich im Frühjahr 2000 vorliegen. Daraufhin wird entschieden, ob für die bestehenden Strassentunnel im Kanton Zürich zusätzliche Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit angebracht und mit welcher Priorität sie zu verfolgen sind.

Durch den Bau des Islisbergtunnels, des Üetlibergtunnels und weiterer Tunnel der Westumfahrung Zürich wird im Laufe der nächsten zehn Jahre die Länge der Autobahntunnel im Kanton Zürich von heute rund 10 km auf rund 40 km anwachsen (dabei wird jede Autobahnrohre einzeln gezählt). Bei diesen Objekten ist dank der fortschreitenden Motorentchnik nicht mehr die Lüftung für den Normalbetrieb, sondern die Störfalllüftung massgebend. Die neuesten Erkenntnisse bei der Bekämpfung von Störfällen werden in die Lüftungssysteme und die weiteren technischen Anlagen einfließen. Neben den technischen Massnahmen an den Bauwerken und den Einsatzkonzepten der Ereignisdienste (Polizei, Chemie- und Feuerwehr, Unterhaltsdienst usw.) ist das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden von entscheidender Bedeutung.

2. Im Eisenbahnbereich beträgt die Streckenlänge des SBB-Netzes im Kanton Zürich rund 450 km, wovon ein bedeutender Teil der jüngeren Anlagen in Tunnel geführt sind. Auf Grund eines Berichtes einer Studiengruppe, die nach dem Brand im Hirschengrabetunnel

vom April 1991 die Sicherheit des S-Bahn-Netzes überprüfte, wurden einige S-Bahn-Tunnel sicherheitsmässig nachgerüstet.

Im März 1999 hat der Bundesrat gestützt auf den Antrag des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Entscheid gefällt, den Zimmerberg-Basistunnel einröhrig und zweigleisig zu konzipieren, mit dem Vorbehalt, dass im Rahmen des Auflageprojekts weitere bauliche und organisatorische Massnahmen, namentlich zur Selbst- und Fremddrettung der Reisenden, geplant werden.

Im Plangenehmigungsverfahren, das vom UVEK am 18. Juni 1999 eingeleitet wurde, liegt das verlangte Sicherheitskonzept den Planungsunterlagen bei. Es wurde von der kantonalen Koordinationsstelle für Störfallvorsorge geprüft und in der kantonalen Stellungnahme behandelt. Konkrete Projektergänzungen werden keine gefordert, jedoch wird verlangt, dass das vorliegende «Grob-Rettungskonzept» zu einem detaillierten Rettungskonzept, einschliesslich Selbst- und Fremddrettungskonzept, weiter entwickelt wird und dass die Einsatzplanung vor Inbetriebnahme des Basistunnels fertig gestellt und den betroffenen kantonalen Stellen und Einsatzkräften zu Vernehmlassung unterbreitet wird. Die Verantwortung für die Plangenehmigung wie auch für die Sicherheit liegt beim Bund.

Zurzeit sind die ersten 10 km des Zimmerberg-Basistunnels fertig gestellt. Der Tunnel weist zwei Teile von je 10 km auf, ungefähr in der Mitte befindet sich die Abzweigung zur Station Thalwil. Es wird kein parallel verlaufender Rettungsstollen gebaut. Als Zufahrtsmöglichkeiten bei Unfällen sind die Belüftungs- und Zubringerstollen vorgesehen, die ohnehin für den Tunnelbau notwendig sind. Geprüft wird auch eine Bedeckung der Geleise-Schwellen für das Befahren mit Strassenfahrzeugen sowie ein Interventionszentrum für Rettungskräfte und Rettungsmittel.

Im Hinblick auf die Betriebsbewilligung für den Zimmerberg-Basistunnel verlangen das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) sowie die Kantone Zug und Zürich, dass der Nachweis erbracht wird, dass der Personen- vom Güterverkehr organisatorisch getrennt werden kann, und dass das Risiko des geplanten Zimmerberg-Basistunnels im Sinne der vorgegebenen Schutzziele tragbar ist.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi