

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 233/2013

Sitzung vom 23. Oktober 2013

1157. Anfrage (Störfallszenarien im Gütertransport – Wirksamer Schutz der Bevölkerung?)

Die Kantonsräte Josef Wiederkehr und Rochus Burtscher, Dietikon, sowie Markus Schaaf, Zell, haben am 8. Juli 2013 folgende Anfrage eingereicht:

Verschiedene grosse Unfälle mit Güterzügen in Nordamerika sorgten für negative Schlagzeilen. So am letzten Wochenende in Kanada, bei welchem mehrere Menschen ums Leben kamen und in der Kleinstadt Lac-Mégantic Dutzende Gebäude zerstört wurden. Am 8.3. 1994 kam es auch in Zürich zu einem folgeschweren Unfall, als in Zürich-Affoltern mehrere Bahnwagen mit Benzin explodierten. Einer der grössten Güterumschlagplätze ist der Rangierbahnhof Limmattal, auch dort werden Gefahrgüter transportiert und gelagert.

Der Rangierbahnhof befindet sich inmitten des Grundwassergebiets, welches für zahlreiche Gemeinden eine wichtige Bedeutung bezüglich ihres Trinkwasserbezugs hat. Die SBB wollen diese Anlage mit einem Gatewayterminal erweitern. Gemäss dem entsprechenden Umweltverträglichkeitsbericht soll der Anteil Gefahrgut 13 Prozent betragen, bzw. 78 Container pro Tag für den Gateway. Für den Bau des Gatewayterminals spekuliert die SBB Cargo mit zahlreichen Ausnahmegewilligungen, unter anderem auch für den Bau von Anlagen in der Grundwasserschutzzone 2. Da der Bau von Anlagen in der Grundwasserschutzzone 2 grundsätzlich verboten ist, kann eine Ausnahmegewilligung nur aufgrund einer Interessensabwägung erlangt werden.

Zusätzlich zur Grundwassersituation gilt es zu berücksichtigen, dass sich die Anlagen inmitten eines dicht besiedelten Gebietes, einem Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung, befinden. Zwar ist das Niderfeld heute noch sehr dünn besiedelt, aber aufgrund der Planungen der Stadt Dietikon ist schon bald mit zusätzlichen 3000 Arbeitsplätzen und 2000 Bewohnern zu rechnen. Aufgrund der Annahme der Kulturlandinitiative dürfte der Druck auf eine weitere Verdichtung steigen.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Wo sieht der Regierungsrat diesbezüglich die höchsten Gefahrenpotenziale für die Bevölkerung?
2. Inwieweit werden Gefahrgüter auch über den Zürcher Hauptbahnhof und dessen umliegende Bahninfrastruktur transportiert? Welche Auflagen gelten hierfür und wer überprüft sie? Und wie schätzt der Regierungsrat die entsprechenden Gefahrenpotenziale ein?
3. Der Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF) hat in diesem Frühling bei einem Treffen mit der SBB Cargo zur Sprache gebracht, dass der Prozess des Abstellens von Ganzzügen mit Gefahrgut nicht richtig funktioniert und die nötigen Unterlagen nicht oder nur ungenügend vorhanden seien. Ist der Kanton darüber informiert? Was unternimmt er im Interesse der Bevölkerung dagegen?
4. Im Umweltverträglichkeitsbericht zum Gatewayterminal wird die Entstehung von Blausäure als gefährlichstes Szenario beschrieben. In diesem Szenario ist bei der heutigen Bevölkerungsdichte im Niderfeld mit 2–3 Todesopfern zu rechnen. Bei der zukünftigen Besiedlung und bei einer Verkettung von mehreren Ereignissen sind die Folgen wohl noch weit dramatischer. Mit welchen Massnahmen soll eine entsprechende Katastrophe bei einem Zwischenfall verhindert werden?
5. Wann wurde zu dem entsprechenden Szenario das letzte Mal eine Übung durchgeführt? Welche Erkenntnisse konnten aus der Übung gezogen werden? In einem entsprechenden Ernstfall dürften die zivilen Blaulichtorganisationen relativ rasch an die Kapazitätsgrenze gelangen. Im Sinne der Subsidiarität dürfte dann auch die Armee zum Einsatz kommen. Wann und in welcher Form wurde die entsprechende Zusammenarbeit in einer entsprechenden Übung auf dem Gelände des Rangierbahnhofs trainiert?
6. Wie beurteilt der Regierungsrat eine entsprechende Interessensabwägung Gateway versus Grundwasserschutz zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung zum Bau eines Gatewayterminals? Wie wird die Limmattaler Bevölkerung im Fall einer Trinkwasserverschmutzung geschützt?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Josef Wiederkehr und Rochus Burtscher, Dietikon, sowie Markus Schaaf, Zell, wird wie folgt beantwortet:

Da der Bahngüterverkehr und die Plangenehmigung von Eisenbahnanlagen nicht in der Zuständigkeit des Kantons liegen, wurden das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zur Stellungnahme eingeladen. Das BAV wiederum lud das Bundesamt für Umwelt (BAFU) zum Mitbericht ein.

Zu Frage 1:

Die Wahrscheinlichkeit eines grösseren Ereignisses mit Gefahrgütern ist auf den Streckengleisen der Bahn höher als in den Rangierbahnhöfen oder den Containerterminalen. Das liegt zum einen daran, dass die Höchstgeschwindigkeit der Zugwagen in den Rangierbahnhöfen mit 30–40 km/h wesentlich niedriger ist als auf der Strecke (in der Regel 80 km/h). Zum anderen werden verschiedene Gefahrgüter – insbesondere diejenigen mit den grössten Gefahrenpotenzialen – nicht in Wechselcontainern transportiert. Voraussichtlich werden daher im Gatewayterminal deutlich weniger als 1% der umgeschlagenen Container giftige Stoffe enthalten. Entsprechend gering ist auch die Wahrscheinlichkeit einer unfallbedingten Freisetzung dieser Stoffe.

Gemäss der Störfallverordnung vom 27. Februar 1991 (StFV; SR 814.012) ist das Risiko, das auf der Eintretenswahrscheinlichkeit eines Ereignisses und dessen möglichem Ausmass beruht, zu beurteilen. Gemäss Einschätzung des BAV liegt das höchste ausgewiesene Risiko in diesem Sinn auf dem Eisenbahnnetz im Kanton Zürich in Zürich Altstetten. Mit rund 2 Mio. Tonnen (2010) rangiert der Abschnitt in Zürich Altstetten im Mittelfeld bezüglich der in der Schweiz transportierten Mengen. Er weist etwa deutlich geringere Mengen auf als entsprechende Abschnitte in Basel mit 8,9 Mio. Tonnen und auf den Zulauflinien zu den Alpentransversalen mit bis zu 5,4 Mio. Tonnen pro Jahr.

Zu Frage 2:

Die Bedingungen für den Transport gefährlicher Güter werden in verschiedenen Erlassen geregelt. Die wichtigsten sind die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen (RSD, SR 742.412) und die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID, SR 0.742.103.12). Die Richtlinie «Stand der Sicherheitstechnik für die Eisenbahninfrastrukturen» des BAV präzisiert die Massnahmen auf Eisenbahnanlagen hin-

sichtlich der Störfallvorsorge. Für den Vollzug dieser Erlasse ist das BAV zuständig. Das BAV überprüft die Einhaltung der Vorschriften im Rahmen der Zulassungen und Bewilligungen vor der eigentlichen Betriebsaufnahme und in der Betriebsphase mittels Betriebskontrollen und Audits. Die Kantone haben in diesem Bereich keine Kompetenzen.

Oberirdisch verkehren im Hauptbahnhof Zürich keine Güterzüge und somit kein Gefahrgut. Bei Umleitungen z. B. durch Sperrung der Strecke nach Oerlikon werden auch internationale Güterzüge via Zürich Stadelhofen geleitet. Dabei ist nicht ausgeschlossen, dass diese gefährliche Güter mitführen. Es werden jedoch keine Gefahrgut-Ganzzüge (z. B. Mineralölzüge) durch den Bahnhof Museumsstrasse geführt.

Zu Frage 3:

Das Abstellen von Gefahrgut-Ganzzügen auf der Infrastruktur der SBB ist klar geregelt. Die entsprechenden Vorgaben sind im Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), Anhang C, in der RID, in den Schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV; SR 742.173.001) sowie in der Betriebsvorschrift vom 1. Juli 2013 (I-50026) zum Transport gefährlicher Güter und anderer wassergefährdender Flüssigkeiten festgehalten. Gemäss dem Mitbericht der SBB legt die Regelung u. a. regelmässige Kontrollen der abgestellten Züge in Abständen von 24 Stunden bezüglich allfälliger Unregelmässigkeiten wie tropfender Wagen oder undichter Verschlüsse usw. fest.

Mit der geltenden Version der Betriebsvorschrift wurde zudem allen Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Formular als Hilfsmittel für die Kontrolle von abgestellten Zügen mit Gefahrgut zur Verfügung gestellt. Gemäss den SBB sind somit die entsprechenden Unterlagen für die durchzuführenden Kontrollen vorhanden.

Zu Frage 4:

Im Kurzbericht vom 26. Oktober 2012, der nach Massgabe der Störfallverordnung erstellt worden ist und dem Umweltverträglichkeitsbericht zugrunde liegt, wird für die Abschätzung einer möglichen schweren Schädigung der Bevölkerung im Umfeld des Gateway Limmattal stellvertretend für die Freisetzung von humantoxischen Stoffen vom Szenario mit dem sehr giftigen, flüssigen Stoff Toluol-2,4-diisocyanat (RID-Klasse 6.1, giftige Stoffe) ausgegangen. Heute wird dieser Stoff ausschliesslich im Nord-Süd-Transit auf der Gotthardachse transportiert. Die SBB verzeichnen keine Importe, weshalb sie die Wahrscheinlichkeit eines Umschlags genau dieses Stoffes im Gateway Limmattal als äusserst gering beurteilen.

Das im Umweltverträglichkeitsbericht zum Gatewayterminal erwähnte Szenario mit den grössten möglichen Auswirkungen auf die Bevölkerung beschreibt den Brand eines vollständig ausgelaufenen Containers mit einem giftigen Stoff, der zur Ausbreitung von hochgiftigen Brandgasen führt. Das Szenario sieht im Sinne einer schlimmstmöglichen Annahme vor, dass die giftigen Gase auf ein Mal freigesetzt werden, obwohl sie in der Realität erst während der Branddauer über mehrere Stunden entstehen würden. Zudem wird nicht berücksichtigt, dass Brandgase aufgrund der Hitzeentwicklung zuerst aufsteigen. Damit liefert das Modell im Vergleich zu wirklichkeitsgetreueren Berechnungsmethoden viel grössere Wirkungsbereiche.

Die bereits in den Planungsunterlagen zum Gateway und im Umweltverträglichkeitsbericht aufgeführten Sicherheitsmassnahmen entsprechen den Anforderungen zum Stand der Sicherheitstechnik gemäss Art. 3 StFV. Sie gehen teilweise weiter als diejenigen, die in Industriebetrieben mit ähnlichen Gefahrenpotenzialen anzutreffen sind. So sind unter anderem Absperrmöglichkeiten für die Kanalisation, grosse Rückhaltemöglichkeiten für auslaufende Flüssigkeiten und Löschwasser und fest eingerichtete Brandlöschanlagen mit automatischer Auslösung vorgesehen.

Neben diesen betrieblichen und organisatorischen Sicherheitsmassnahmen können gemäss den SBB im Hinblick auf eine Erweiterung der Planung Niderfeld zusätzliche Massnahmen zur Ausmassminderung vorgesehen werden.

Zu Frage 5:

Die eidgenössische Kommission für ABC-Schutz hat im Projekt «Nationaler ABC-Schutz» 14 ABC-Referenzszenarien erarbeitet, die das gegenwärtige Spektrum der Bedrohungslage aufzeigen. Diese Szenarien wurden im Kanton Zürich, neben anderen nationalen Szenarien im Bereich Chemiestörfälle und Bahnunfälle mit Gefahrguttransporten, unter Beizug aller kantonalen Partner beurteilt. Die Erkenntnisse flossen in die Neustrukturierung der ABC-Wehr im Kanton Zürich und in Ersatzbeschaffung von neuem, von allen Beteiligten einfach zu bedienendem Material ein.

Bei der Analyse von Störfallszenarien im Bereich von Gefahrguttransporten zeigte sich, dass diese Szenarien durch die zivilen Einsatzkräfte bewältigt werden können. Bei Bedarf kann Unterstützung aus den Nachbarkantonen angefordert werden. Ein Einsatz der Armee im Rahmen der Subsidiarität ist, wenn überhaupt, nur bei lang andauernden Einsätzen über mehrere Wochen sinnvoll. Die Unterstützung der militärischen Einsatzkräfte besteht dann z. B. im Absperrern der Schadenzone.

Das Handling von Gefahrgutunfällen wird sowohl in Stützpunktübungen als auch in kantonalen Übungen unter Beizug der Betriebswehren der SBB regelmässig geübt. Dabei gelangt auch das kantonale Umpumpkett zum Einsatz, das sich aus Spezialistinnen und Spezialisten der Chemiewehrstützpunkte, der SBB-Betriebswehren sowie aus der chemischen Industrie zusammensetzt. Im Rangierbahnhof Limmattal finden gemäss SBB grundsätzlich alle zwei Jahre Alarm- und Notfallübungen mit Einbezug der Blaulichtorganisationen und der Betriebswehr des Rangierbahnhofs Limmattal statt. Bei Bedarf können diese Übungen in kürzeren Abständen durchgeführt werden. Die letzte Notfallübung mit Einbezug der externen Ereignisdienste fand 2012 statt, die nächste ist für 2014 vorgesehen.

Zu Frage 6:

Der geplante Gatewayterminal liegt zum Teil in Grundwasserschutzzonen um die beiden Trinkwasserfassungen Langacker und Russacker. Die genannten Fassungen sind für die Trink- und Brauchwasserversorgung der Stadt Dietikon sehr wichtig. Für die Beurteilung der Umweltauswirkungen des Gateways im Betriebszustand war für den Bereich Gewässerschutz von zentraler Bedeutung, dass bezüglich Grund- und Trinkwasserschutz insgesamt eine Verbesserung im Vergleich zur bestehenden Situation eintritt. Die Prüfung des Projektes durch die kantonalen Fachstellen hat gezeigt, dass die geplanten Änderungen insgesamt zu einer Verbesserung führen, indem die Zahl der Gleise und Weichen im Schutzzonenperimeter gegenüber dem heutigen Zustand stark verkleinert wird. Zudem werden die Gleise künftig nicht mehr als Abstellgleise, sondern nur noch zur Durchfahrt und als kurzfristiger Warteraum für Lokomotiven genutzt. Durch diese Massnahmen wird die Gefährdung des Grund- und Trinkwassers durch Störfälle auf der Schiene klar vermindert.

Die SBB treffen Massnahmen, damit eine Trinkwasserverschmutzung durch die Tätigkeiten im Rangierbahnhof Limmattal oder dem Gateway Limmattal weitestgehend verhindert werden kann. Konkret sind für den Gateway Limmattal zum Schutz von Oberflächengewässern bei Querungen tiefe Geschwindigkeiten, Bachsperrern und Absperrschieber sowie Entwässerung mittels Pumpwerken mit entsprechenden Rückhaltevorrichtungen vorgesehen. Das Areal mit Güterumschlag wird komplett abgedichtet, sodass auch ein diffuser Eintritt in Oberflächengewässer und Grundwasser nicht möglich ist. Der Zufahrtsbereich wird zudem mit einer Drainageleitung entwässert. Dieses Wasser wird zu einem Pumpwerk mit Ölabscheider und Rückhaltevorrichtungen geführt.

Im unwahrscheinlichen Fall einer Grundwasserverschmutzung wäre der mittlere Wasserbedarf der Stadt Dietikon mit anderen Grundwasserpumpwerken sichergestellt.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi