

ANFRAGE von Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon), Rochus Burtscher (SVP, Dietikon) und Markus Schaaf (EVP, Zell)

betreffend Störfallszenarien im Gütertransport – Wirksamer Schutz der Bevölkerung?

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 folgenschweren 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 Ausnahmegenehmigungen, 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 Ausnahmegenehmigung nur aufgrund einer Interessensabwägung erlangt werden.

233/2013

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 3'000 Arbeitsplätzen und 2'000 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?

Josef Wiederkehr
Rochus Burtscher
Markus Schaaf