

Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 22. August 2001

1333. Interpellation von Christian Mettler und Hans Marolf betreffend Sicherheit im Tramtunnel Milchbuck–Schwamendingen. Am 31. Januar 2001 reichten die Gemeinderäte Christian Mettler (SVP) und Hans Marolf (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 2001/53 ein:

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat kürzlich die Sicherheit des 2161 Meter langen Tramtunnels zwischen Milchbuck und Schwamendingen bemängelt und Handlungsbedarf angemeldet.

Wir bitten den Stadtrat in diesem Zusammenhang um die Beantwortung folgender Fragen.

1. Worin genau bestehen die Beanstandungen des Bundesamts für Verkehr (BAV) am Schwamendinger Tramtunnel?
2. Ist der Tunnel vom BAV schon früher inspiziert worden? Wenn ja, wann?
3. Wie sollen nach Auffassung des Stadtrates die festgestellten Mängel behoben werden?
4. Bis wann werden die erforderlichen Sanierungsarbeiten abgeschlossen sein?
5. Welche Kosten wird die Wiederherstellung des sicheren Zustandes verursachen und wer kommt für diese Kosten auf?
6. Welche Sofortmassnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit im Tunnel sind getroffen worden?
7. Welche Erfahrungen liegen aus Brandversuchen im Tramtunnel vor?
8. Welche Rettungsübungen werden in welchen zeitlichen Abständen im Schwamendinger Tramtunnel durchgeführt?

Auf den Antrag des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Vorbemerkung

Das Bundesamt für Verkehr hat gestützt auf statistische Daten, die bei den Verkehrsunternehmen erhoben worden sind, das Gefahrenpotenzial aller 689 Bahntunnels in der Schweiz analysiert und eine lange Liste von Massnahmen erstellt, mit denen die Gefahren eingegrenzt werden können. Dem Bericht liegen jedoch keine konkreten Untersuchungen oder Besichtigungen vor Ort zugrunde.

Der Tramtunnel nach Schwamendingen ist aufgrund seiner Länge, aufgrund der kurzen Zugsintervalle, der hohen Passagierzahlen, der Tatsache des Gegenverkehrs in eine relativ hohe Gefährdungskategorie einzureihen. Auf der andern Seite mindern beispielsweise der Umstand, dass keine gefährlichen Güter transportiert werden oder dass die Geschwindigkeit beschränkt ist, das Gefahrenpotenzial.

Der Bericht ist also vorerst eine abstrakte, wissenschaftliche Arbeit, die ihre Bedeutung erst durch konkrete Umsetzung erlangt.

Zu Frage 1: Es liegen keine konkreten Beanstandungen vor.

Zu Frage 2: Der Tramtunnel ist nach eisenbahnrechtlichen Vorschriften vom Bundesamt für Verkehr bewilligt und Ende 1985, vor Aufnahme der Instruktionsfahrten, abgenommen worden.

Zu Frage 3: Es sind keine konkreten «Mängel» bekannt, die behoben werden müssten. Der Bericht des BAV enthält eine Liste mit 86

tunnelspezifischen Sicherheitsmassnahmen aus den Bereichen Infrastruktur und Organisation und geordnet nach Prioritäten; rund die Hälfte der Massnahmen ist für den Schwamendinger Tunnel ohne Belang (zum Beispiel, weil keine Güter transportiert werden), und rund 30 Massnahmen sind seit der Inbetriebnahme des Tunnels realisiert. Bei etwa 15 Massnahmen scheint eine vertiefte Prüfung – gemeinsam mit dem Bundesamt für Verkehr – sinnvoll, um Gewähr zu haben, dass alle Vorkehrungen für die Sicherheit auf dem modernsten Stand sind.

Zu Frage 4: Eine konkrete Aussage ist nicht möglich. Vorgesehen ist, die Gültigkeit und Anwendbarkeit der theoretischen Aussagen im Bericht auf den Tramtunnel Schwamendingen im Verlaufe dieses Jahres vorzunehmen, doch hängt der Zeitplan von der Verfügbarkeit der Organe des Bundes ab.

Zu Frage 5: Auch hierzu sind vorerst keine konkreten Angaben möglich, so lange nicht feststeht, ob und welche Vorkehrungen zu treffen sind. Selbstverständlich sind auch bei Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit Überlegungen zum Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen anzustellen. So wäre etwa denkbar, dass durch den Einbau einer Trennwand zwischen den beiden Gleisen das Gefahrenpotenzial des Gegenverkehrs reduziert werden kann, dass aber der Aufwand dafür in keinem angemessenen Verhältnis zum Gewinn an zusätzlicher Sicherheit steht. Grundsätzlich hätten die betroffenen Verkehrsunternehmen anfallende Kosten zu tragen. Müsste beispielsweise die Haltestellenzugänglichkeit für Rettungsdienste verändert werden, wären gemäss kantonalem Personenverkehrsgesetz die Kosten von der Standortgemeinde zu übernehmen.

Zu Frage 6: Es mussten keine Sofortmassnahmen getroffen werden. Der Bericht des BAV kam zum generellen Schluss, «dass aufgrund des heutigen Sicherheitsstandards der Tunnels des schweizerischen Schienennetzes keine betriebseinschränkende Sofortmassnahmen getroffen werden müssen».

Zu den Fragen 7 und 8: Seit 1986 werden unangemeldet und in unregelmässigen Abständen von zwei bis vier Jahren kombinierte Ernstfallübungen mit verschiedenen Unfall- und Brandszenarien – auch mit Raucherzeugung – durchgeführt. Deren Ergebnisse werden ausgewertet, um die Einsatzdispositive laufend zu überprüfen und Schwachpunkte zu eliminieren. Bei Übungen kommt das ganze Störungsmanagement zum Tragen, gelegentlich mit Einbezug der Medien.

Mitteilung an den Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber