

REGIERUNGSRAT

14. Juni 2017

17.71

Interpellation Roland Agustoni, GLP, Rheinfelden (Sprecher), und Martin Brügger, SP, Brugg, vom 21. März 2017 betreffend Sicherheit beim Güterverkehr mit Gefahrgut, vorab auf der Bözbergeisenbahnlinie; Beantwortung

I.

Text und Begründung der Interpellation wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

Vorbemerkungen

Die (17.71) Interpellation stellt verschiedene Fragen im Zusammenhang mit Personenrisiken, welche vom Gefahrguttransport auf der Bahn ausgehen. Die gesetzlichen Grundlagen zum Umgang mit diesen Risiken sind in der Verordnung über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung, StFV; SR 814.012) festgehalten. Für den Vollzug der Störfallverordnung beim Bahntransport ist das Bundesamt für Verkehr (BAV) zuständig. Das BAV wurde daher ebenfalls zur Stellungnahme zu dieser Interpellation eingeladen. Seine Rückmeldung floss direkt in die Beantwortung ein.

Auf Stufe Bund befindet sich derzeit ein Postulat mit ähnlicher Fragestellung in Bearbeitung. Dieses trägt den Titel "Evaluation von Massnahmen zur Minderung der Risiken beim Transport von Gefahrgut, insbesondere Chlorgas" ([15.3497] Postulat vom 18. Mai 2015). Das Postulat wurde am 12. August 2015 vom Bundesrat angenommen und wird gemäss Auskunft des Bundesamts für Umwelt (BAFU) voraussichtlich Mitte 2017 beantwortet werden.

In der Störfallvorsorge gilt das Verursacherprinzip: Wer ein Gefahrenpotenzial erzeugt, muss dafür sorgen, dass die resultierenden Risiken im akzeptablen Rahmen bleiben (Art. 3 StFV). Mit der zunehmenden Siedlungsdichte nehmen die Risiken aber auch dann zu, wenn sich im Betrieb nichts ändert. Damit die Betriebe eine gewisse Planungssicherheit erhalten, muss der Kanton seine Richt- und Nutzungsplanung mit der Störfallvorsorge koordinieren (Art. 11a StFV).

Zur Frage 1

"Wie viele Gefahrgüter, aufgeteilt in Chemikalien, Benzin und Flüssiggas befahren heute die Bözberglinie?"

Die Mengen sind entsprechend dem wirtschaftlichen Umfeld Schwankungen unterworfen. Zurzeit kann ungefähr von folgenden Nettotonnen pro Jahr ausgegangen werden:

- Gesamtmenge Gefahrgüter (mehrheitlich Chemikalien) 5'000'000 Tonnen pro Jahr
- brennbare Flüssigkeiten, umgerechnet in Benzinäquivalente, 1'500'000 Tonnen pro Jahr
- brennbare Gase, umgerechnet in Propanäquivalente, 180'000 Tonnen pro Jahr.

Zur Frage 2

"Wie hoch wird die Zunahme der einzelnen Gefahrgüter nach der Vollendung des 4-Meter-Korridors sein?"

Gemäss Auskunft des Bundesamts für Verkehr (BAV) folgt als Faustregel die Entwicklung der Gefahrguttransporte der allgemeinen Entwicklung der transportierten Menge aller Güter. Entsprechend erwartet das BAV eine Zunahme der Gefahrguttransporte lediglich im Rahmen der generellen Zunahme von Gütertransporten.

Ziel des Ausbaus auf einen 4-Meter-Korridor ist es, dass ganze LKW auf der Bahn durch die Schweiz transportiert werden können. Der Gütertransport in herkömmlichen Bahntransport-Behältern wird dadurch nicht beeinflusst. In wie fern der 4-Meter-Korridor dazu führen wird, dass ganze LKW mit Gefahrgut auf der Bahn transportiert werden, anstatt auf der Strasse zu fahren, hängt von den konkreten Rahmenbedingungen dieser Transporte ab (Verlademöglichkeiten, Geschwindigkeit, Kosten, etc.).

Zur Frage 3

"Welche Schutzmassnahmen sind auf dieser Strecke vorhanden?"

Auf der Strecke sind in Übereinstimmung mit den eisenbahn- und umweltrechtlichen Vorgaben eine Vielzahl betrieblicher, organisatorischer, baulicher und technischer Schutzmassnahmen vorhanden. Beispielsweise das Zugsicherungssystem, Streckenabschnittsüberwachung, über das Netz verteilte Achszähler und Heissläuferortungsanlagen etc. Die Strecke ist bezüglich baulicher und technischer Ausrüstung vergleichbar mit dem übrigen Streckennetz.

Zur Frage 4

"Wer überprüft, testet und kontrolliert diese?"

Die Eisenbahninfrastrukturbetreiberin ist für das ordnungsgemässe Funktionieren der Schutzmassnahmen der Infrastruktur verantwortlich. Das BAV überwacht die Eisenbahninfrastrukturbetreiberin, ob sie ihren diesbezüglichen Pflichten nachkommt.

Zur Frage 5

"Sind diese Schutzmassnahmen genügend und/oder welche möglichen weitere Massnahmen könnten/müssten zusätzlich ergriffen werden?"

Die Schutzmassnahmen entsprechen den eisenbahnrechtlichen Vorschriften.

Die vom Bahntransport gefährlicher Güter ausgehenden Risiken werden mit dem sogenannten "Risikoscreening Bahn" ermittelt und periodisch aktualisiert. Gemäss aktuellem Screening 2014 liegen die Personenrisiken im Kanton Aargau mehrheitlich im akzeptablen Bereich gemäss Beurteilungskriterien zur Verordnung über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung, StFV; SR 814.012). Leicht erhöhte Risiken finden sich auf folgenden Streckenabschnitten:

- Wöschnau – Rapperswil
- Othmarsingen – Mägenwil
- Einzelne Abschnitte bei Brugg, Turgi, Baden und Killwangen.

Verantwortlich für diese leicht erhöhten Risiken ist, mit Ausnahme der Abschnitte Aarau und Baden, ausschliesslich der Transport von Benzin/Heizöl. Die insgesamt geringen Risiken deuten darauf hin, dass die bestehenden Sicherheitsmassnahmen für den Schutz der Anwohner ausreichend sind.

Zur Frage 6

"Welche Streckenabschnitte erachtet der Regierungsrat als besonders gefährdet?"

Im Kanton Aargau sind die Personenrisiken durch den Gefahrguttransport auf der Bahn insgesamt gering. Generell ist bei Bahnhöfen das Risiko höher, da sich hier in der Regel mehr Personen aufhalten (Siedlungsdichte, Passanten). Die in diesem Kontext grössten Risiken liegen im Raum Aarau und Baden.

Aus Sicht des Regierungsrats besteht zum aktuellen Zeitpunkt kein Handlungsbedarf. Es muss aber beachtet werden, dass sich die Risiken mit der zukünftigen Verkehrs- und Raumentwicklung erhöhen werden (mehr Güterverkehr sowie Siedlungsverdichtung in Bahnnähe). Der technische Fortschritt der installierten Sicherheitseinrichtungen wirkt dieser Entwicklung entgegen, kann sie aber nicht vollständig kompensieren.

Zur Frage 7

"Würde eine Temporeduktion die Unfallwahrscheinlichkeit senken?"

Eine Temporeduktion würde die Unfallwahrscheinlichkeit senken, geht jedoch immer zulasten der Personen- und Güterzugskapazität auf einer Strecke. Entsprechende Restriktionen sind daher sorgfältig abzuwägen. Sie sind nur bei hohen Risiken gerechtfertigt.

Zur Frage 8

"Welche Kontrollen werden direkt an Güterzügen vorgenommen?"

An den Güterzügen werden der technische Zustand der Güterwagen, die Einhaltung der Gefahrgutvorschriften und der betriebliche Zustand des Zugs sowie der Lokführer kontrolliert.

Zur Frage 9

"Werden alle Güterwaggons kontrolliert und wenn nein, weshalb nicht?"

Alle Güterwagen unterliegen an ihrem Abgangsort einer Abgangskontrolle durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Zusätzlich kontrollieren die Eisenbahninfrastrukturbetreiberin und das BAV Güterwagen stichprobenweise.

Zur Frage 10

"Sind bei allen Waggonen die Gefahrenfrachthinweise garantiert aufgebracht und überprüft?"

Das Anbringen der Gefahrgutkennzeichnungen ist Aufgabe des Absenders. Die Eisenbahnverkehrsunternehmung prüft bei der Übernahme der Wagen die Kennzeichnungen. Die Eisenbahninfrastrukturbetreiberin und das BAV prüfen bei den Stichprobeweisen Kontrollen, ob die notwendigen Gefahrgutkennzeichnungen an den Wagen und Transportbehältern vorhanden sind und mit den Angaben in der Zugliste übereinstimmen. Die Eisenbahninfrastrukturbetreiberin muss zudem den Ereignisdiensten jederzeit Informationen zu den auf ihrer Infrastruktur befindlichen Gefahrgütern weitergeben können.

Zur Frage 11

"Finden Transporte mit atomarer Fracht auf dieser Linie statt? Wenn ja, wie sieht das entsprechende Sicherheitsdispositiv aus?"

In den zurückliegenden Jahren sind in der Schweiz einige wenige, ausschliesslich grenzüberschreitende Transporte radioaktiver Stoffe über die Schiene abgewickelt worden. Dabei handelte es sich ausschliesslich um Transporte von bestrahlten Brennelementen oder von Wiederaufarbeitungsabfällen aus Frankreich und Grossbritannien, welche ursprünglich aus der Schweiz stammen. Solche Transporte wird es wegen des Moratoriums zur Wiederaufbereitung von Brennelementen (seit 2006) und des geplanten dauerhaften Verbots der Wiederaufbereitung auf absehbare Zeit nicht mehr geben.

Derartige Transporte sind grundsätzlich sicherheitsrelevant, weshalb über Einzelheiten der Sicherheitsdispositive und damit auch der konkret befahrenen Strecken keine Angaben gemacht werden. Solche Transporte erfolgen jeweils unter Einzelbewilligungen durch das Bundesamt für Energie (BFE). Über die tatsächliche Fahrtroute entscheidet jeweils der Beförderer im Einvernehmen mit den zuständigen Aufsichtsbehörden und den Kantonspolizeien der durchfahrenen Kantone.

Zur Frage 12

"Wie oder wo kann sich die Bevölkerung informieren, wann welches Gefahrgut sich auf dieser Strecke befindet?"

Diese Möglichkeit besteht nicht. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass in jedem Güterzug Gefahrgut vorhanden sein kann.

Zur Frage 13

"Wie funktioniert im Notfall der Einsatz der Lösch- und Rettungszüge?"

Die Lösch- und Rettungszüge werden via kantonale Einsatzzentrale alarmiert und mit entsprechend geschultem Personal der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin bemannt. Je nach Ereignis nimmt der Lösch- und Rettungszug zusätzlich kommunale/kantonale Einsatzkräfte auf. All diese Personen sind für einen solchen Einsatz ausgebildet.

Für den Bözbergtunnel beziehungsweise die Bözberglinie sind die Lösch- und Rettungszüge Brugg und Basel zuständig. Im Einsatz ist der Lösch- und Rettungszug, wie auch die übrigen Feuerwehreinsetzungsmittel, der lokalen Einsatzleitung unterstellt.

Zur Frage 14

"Wie sind die Feuerwehren längs der Bözberglinie mit eingezogen?"

Die Zuständigkeitsgebiete der verschiedenen Feuerwehren sind im Kanton Aargau klar geregelt. Für Tunnelanlagen, Bahnhöfe und ausgewählte Teilstrecken sind Einsatzpläne vorhanden und an die jeweiligen Feuerwehren verteilt.

Beim Neubau des Bözberg-Bahntunnels werden zusammen mit den zuständigen Feuerwehren Einsatzkonzepte erstellt.

Zur Frage 15

"Verfügen diese über die nötige Ausbildung und das nötige Lösch-, Rettungs- und Strahlenschutzmaterial?"

Die Stützpunktfeuerwehren und die Chemiewehrstützpunkte sind so ausgerüstet und ausgebildet, dass sie entsprechende Einsätze leisten können.

Für Einsätze bei Freisetzung von radioaktivem Material besteht eine Leistungsvereinbarung zwischen dem Kanton Aargau und der Betriebsfeuerwehr/Strahlenwehr des Paul Scherrer Instituts (PSI). Diese verfügt über das nötige Wissen und Material, um solche Einsätze zu bewältigen. Bei Bedarf können zusätzliche Mittel des Bundes über die Nationale Alarmzentrale aufgeboden werden.

Zur Frage 16

"Sind Evakuierungspläne (Chlorgas) vorhanden? Wenn ja, welche? Wenn nein, wieso nicht?"

Nein, aus folgenden Gründen sind keine Evakuationspläne vorhanden:

- Die Strategie für den bestmöglichen Schutz der Anwohner wird bei einem Ereignis situativ durch die Einsatzleitung festgelegt.
- Bei Gefahrgutunfällen auf der Schiene ist eine Evakuierung der Bevölkerung in der Regel kontraproduktiv. Personen müssten dabei durch den Gefahrenbereich flüchten und würden dadurch unnötig gefährdet. Gebäude bieten einen verhältnismässig guten Schutz. Eine Flucht ins Gebäudeinnere ist daher in der Regel zielführender als eine Evakuation.

Zur Frage 17

"Was gedenkt der Regierungsrat weiter zu unternehmen um die Sicherheit seiner Bewohnerinnen und Bewohner zu gewährleisten?"

Der Regierungsrat wird zunächst die Beantwortung des in der Einleitung erwähnten (15.3497) Postulats auf Bundesstufe abwarten und anschliessend prüfen, ob er weiteren Handlungsbedarf sieht.

Im Rahmen einer umfassenden Gefährdungsanalyse hat der Kanton Aargau vor einigen Jahren untersucht, welche möglichen Ereignisse den Kanton stark herausfordern können und wo allfällige Defizite bestehen. Dabei wurden unter anderem auch mögliche Ereignisse mit chemischen und radioaktiven Stoffen beurteilt. Im Sinn eines systematischen Risikomanagements ist vorgesehen, diese Analyse periodisch zu aktualisieren. So soll sichergestellt werden, dass Gefahren frühzeitig erkannt und bestehende und neu auftretende Defizite behoben werden. Zum aktuellen Zeitpunkt sind die personellen und finanziellen Ressourcen für diese Arbeiten allerdings äusserst knapp.

Eine grosse Herausforderung heute und in Zukunft liegt darin, Störfallvorsorge und Raumplanung zu koordinieren. Nur so kann die Risikoentwicklung auch längerfristig kontrolliert werden. Im Kanton Aargau funktioniert diese Zusammenarbeit gut. Bereits heute werden Nutzungsplanänderungen und Baugesuche durch die kantonale Vollzugsstelle der Störfallverordnung systematisch beurteilt. Gera-

de bei grösseren Überbauungen können dabei Hinweise gegeben werden, wie mit geringem Aufwand eine Risikoreduktion für die zukünftigen Nutzer erreicht werden kann. Beispielsweise durch geschickte Gebäudeanordnung oder ausgewählte Objektschutz-Massnahmen. In vielen Fällen liegt es allerdings im Ermessen des Bauherrn, ob er diese Anregungen umsetzen will oder nicht.

Zur Frage 18

"Ist der Regierungsrat bereit, bei den zuständigen Stellen (Bund, SBB) alle entsprechenden Sicherheitsmassnahmen und wo nötig deren Ausbau einzufordern?"

Soweit dies im Rahmen von Plangenehmigungsverfahren möglich ist, wird dies bereits heute im Rahmen der täglichen Verwaltungsarbeit umgesetzt. Die aktuelle Risikosituation zeigt, dass kein akuter Handlungsbedarf besteht. Die Hoheit über den Vollzug der Störfallverordnung bei der Bahn liegt zudem beim Bund. Die vorhandenen personellen Ressourcen im Kanton sollen nicht dafür eingesetzt werden, die Arbeit des Bundes in seinem Vollzugsbereich zu überwachen. Sie sind beim Störfallvollzug stationärer Betriebe wirkungsvoller eingesetzt.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 2'998.–

Regierungsrat Aargau