



**Interpellation von Kurt Balmer  
betreffend Unterhalt der SBB Anlagen im Kanton Zug**

(Vorlage Nr. 2735.1 – 15419)

Antwort des Regierungsrats  
vom 21. August 2017

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Kantonsrat Kurt Balmer, Risch, sowie drei Mitunterzeichnende haben am 3. April 2017 eine Interpellation betreffend Unterhalt der SBB Anlagen im Kanton Zug eingereicht. Der Kantonsrat überwies den Vorstoss am 4. Mai 2017 an den Regierungsrat zur Beantwortung. Der Regierungsrat nimmt zur Interpellation wie folgt Stellung:

**A. Vorbemerkungen**

Gemäss Art. 5 Abs. 2 Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101) ist das konzessionierte Eisenbahnunternehmen berechtigt und verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur nach den Vorschriften der Eisenbahngesetzgebung und der Konzession zu bauen und zu betreiben. Die SBB verfügt über die Infrastrukturkonzession Nr. 5000, welche ihr vom Bund bis am 31. Dezember 2020 erteilt wurde. Sie ist damit zuständig für den Unterhalt und die Erneuerung der Infrastrukturanlagen ihres Bahnnetzes. Gemäss Art. 10 Abs. 2 EBG ist das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Aufsichtsbehörde, welche dies überwacht. Für den Kanton sind keine Überwachungsaufgaben vorgesehen.

Der Bund vereinbart mit der SBB über eine Periode von vier Jahren die Zielvorgaben und bestellt die Leistungen für den Betrieb sowie zur Erhaltung und Entwicklung der bestehenden Infrastruktur (Substanzerhalt). Die aktuelle Leistungsvereinbarung gilt bis Ende 2020. Mit der Leistungsvereinbarung legt der Bund das Leistungsangebot und die dafür vorgesehenen Abgeltungen an die Sparte Infrastruktur der SBB verbindlich fest. Die dafür notwendigen Mittel stellt der Bund innerhalb eines Zahlungsrahmens bereit. Im vom Parlament beschlossenen Zahlungsrahmen von 13,2 Milliarden Franken sind zugunsten der SBB für die Jahre 2017–2020 Mittel in der Höhe von 7,6 Milliarden Franken enthalten. Damit können alle bestehenden sowie in diesem Zeitraum neu in Betrieb gehenden Anlagen der SBB Infrastruktur sicher betrieben und erhalten werden. Die Ausgaben für den Betrieb und die Substanzerhaltung der Bahninfrastruktur werden neu vollumfänglich aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert, an welchen die Kantone einen pauschalen Beitrag leisten.

**B. Beantwortung der Fragen**

Zu den vom Interpellanten gestellten Fragen nehmen wir nach Rücksprache mit der für den Unterhalt der SBB-Anlagen im Kanton Zug zuständigen SBB wie folgt Stellung:

**1. Wie beurteilt der Regierungsrat angesichts der nicht ganz unproblematischen Unterhaltssituation bei der SBB und der kürzlichen Entgleisungen in mehreren Bahnhöfen die aktuelle Situation resp. Risikolage im Kanton Zug?**

Die SBB kennt den Zustand ihrer Bahninfrastruktur seit dem Netzaudit 2009 genau und weist ihn jährlich transparent im sog. Netzzustandsbericht aus. Der Netzzustand der SBB ist mit ei-

ner Note von 2,7 «gut bis ausreichend» (auf einer Skala von 1 «neuwertig» bis 5 «veraltet»). Darin enthalten ist der Zustand des Netzteils Fahrbahn, welcher aufgrund der ausgeführten Substanzerhaltungsarbeiten seit 1995 mit einem Zustandsmittelwert von 3,3 nur als «ausreichend» benotet wird. Der Mittelwert von 3,3 liegt im Schweizer Branchenschnitt der Bahnen und ist kein Grund zur Besorgnis, auch wenn er knapp unter dem Soll von 3,1 liegt. Es gibt auf dem Netz der SBB keine akut sicherheitskritischen Anlagen. Die Bahnanlagen der SBB im Kanton Zug haben einen etwas besseren Zustand als der Durchschnitt der ganzen Schweiz. Grund dafür dürften die in jüngerer Vergangenheit realisierten Bauprojekte sein. Zudem wurden zuletzt auf einigen Streckenabschnitten zwischen Albistunnel und Rotkreuz Fahrbahnerneuerungen vorgenommen. Die komplette Erneuerung der Bahnstrecke auf der Zugersee Ostseite ist vorbereitet und baureif, wird jedoch durch eine Beschwerde vor Bundesgericht verzögert.

Der generelle Nachholbedarf beim Substanzerhalt ihrer Anlagen ist der SBB bekannt. Sie hat ihre Anstrengungen verstärkt und unterhält ihre Infrastruktur vermehrt präventiv und vorausschauend. So hat die SBB beispielsweise seit 2008 die sog. Schleif- und Stopfmengen an ihren Fahrbahnen vervierfacht. Die Anzahl Schienenfehler reduzierte sich seit 2014 um 40 Prozent. Mit der Leistungsvereinbarung 2017–2020 führt die SBB die notwendigen Unterhaltsmengen aus, um den Zustand der Bahninfrastruktur bis 2020 zu stabilisieren. Mit der drauffolgenden Leistungsvereinbarung ist es das Ziel, die Erneuerungsmengen weiter zu erhöhen, um den Rückstand bis 2035 sukzessive abzubauen.

Trotz aller Sicherheitsmassnahmen und trotz kontinuierlicher Kontrolle und Überwachung des Netzes kann ein Unfall nie ganz ausgeschlossen werden. Während im Jahr 2016 bei der SBB keine einzige Entgleisung eines Zuges zu verzeichnen war, entgleisten 2017 je ein Zug in Luzern und Bern auf der Infrastruktur der SBB.

Im Bereich des Transports gefährlicher Güter bestehen aufgrund der Störfallverordnung vom 27. Februar 1991 (StfV; SR 814.012) besondere Sorgfaltspflichten. Das BAV beurteilt regelmässig im Rahmen eines sog. Screening-Verfahrens die Risiken des Transports gefährlicher Güter in der Schweiz. Dabei wird zwischen den Personenrisiken (Gefährdung von Passagieren und Anwohnenden einer Bahnstrecke) und den Umweltrisiken (Gefährdung von Oberflächengewässern und Grundwasser entlang einer Bahnstrecke) unterschieden. In beiden Bereichen wurde im Jahr 2015 je ein Bericht veröffentlicht. Diese beschreiben den Risikozustand für das Jahr 2014 und sind auf der Homepage des BAV aufgeschaltet (<http://www.bav.admin.ch/> ⇒ Themen A-Z ⇒ Umwelt ⇒ Gefahrgut ⇒ Störfallvorsorge <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/themen/alphabetische-themenliste/umwelt/gefahrgut/stoerfallvorsorge.html>). Das BAV hat das Amt für Umweltschutz des Kantons Zug über die Ergebnisse dieser Untersuchungen orientiert. Nachfolgend die Zusammenfassung:

Da im Kanton Zug lediglich auf dem Abschnitt Sins–Rotkreuz–Immensee ein relevanter Gefahrguttransport stattfindet, wurde nur dieser risikomässig beurteilt (durch den Bahnhof Zug verkehren nur sehr wenige Güterzüge, welche aufgrund der Störfallverordnung nicht näher zu beurteilen sind). Die Risikoabschätzung erfolgte nach den Beurteilungskriterien zur Störfallverordnung. Diese berücksichtigen sowohl die Unfallwahrscheinlichkeit als auch das potentielle Schadenausmass. Dabei werden folgende vier Bereiche unterschieden: akzeptabler Bereich (grün); unterer Übergangsbereich (gelb); oberer Übergangsbereich (orange); nicht akzeptabler Bereich (rot).

Nach der Beurteilung des BAV weist im Bereich der **Personenrisiken** kein Bahnabschnitt in der Schweiz ein nicht akzeptables Risiko auf. Bei acht Abschnitten in den Kantonen GE, VD,

SO und ZH liegen die Risiken im oberen Übergangsbereich (orange), bei 79 Abschnitten im unteren Übergangsbereich (gelb). Alle Streckenabschnitte im Kanton Zug liegen im akzeptablen Bereich (grün).

Das vom BAV durchgeführte Risiko-Screening-Verfahren weist eine hohe Qualität aus. Es gibt keine Anhaltspunkte, die Resultate des Verfahrens grundsätzlich in Frage zu stellen. Aus Sicht des Regierungsrats ist bei den neuesten Risikoberechnungen des BAV die bauliche Entwicklung im Raum Rotkreuz noch nicht angemessen berücksichtigt. Die Risiken dürften daher für den Bahnhof Rotkreuz höher liegen als im Screeningbericht ausgewiesen. Falls sich die Risiken infolge der baulichen Entwicklung verdoppeln oder verdreifachen sollten, würde der Bahnhof Rotkreuz in den unteren Übergangsbereich (gelb) fallen und damit auf dem schweizerischen Bahnnetz immer noch keinen Risikoschwerpunkt darstellen.

Bei den **Umweltrisiken** liegen in der Schweiz 61 Streckenabschnitte bezüglich Oberflächengewässer im nicht akzeptablen Bereich. Hier müssen die Bahnbetreiber Risikoermittlungen nach Störfallverordnung erstellen und zusätzliche Sicherheitsmassnahmen evaluieren. Die dafür anzuwendenden Beurteilungskriterien werden zurzeit vom Bundesamt für Umwelt ausgearbeitet. Ein damit zu beurteilender Streckenabschnitt liegt im Kanton Zug (Gefährdung der Reuss bei einem Unfall zwischen Sins und Rotkreuz; vgl. Antwort zu Frage 4). Bezüglich Grundwasser weisen insgesamt 16 Streckenabschnitte nicht akzeptable Risiken auf. Für diese Abschnitte sind ebenfalls Risikoermittlungen zu erstellen und zusätzliche Sicherheitsmassnahmen zu prüfen. Im Kanton Zug ist bezüglich Grundwasser kein Abschnitt betroffen.

## **2. Erfolgt überhaupt der Unterhalt sämtlicher SBB-Anlagen im Kanton Zug gemäss den anerkannten Regeln auf hohem Niveau?**

Die SBB überwacht ihre Bahnanlagen belastungs- und risikoorientiert. Sie wendet dabei die geltenden Reglemente an, die für jede Anlagengattung unterschiedlich sind. Die Vorgaben werden auch im Kanton Zug vollumfänglich erfüllt. Im Bereich der Fahrbahn werden die Regelinspektionen der festen Anlagen oder der Gleisumgebung in Abhängigkeit der Gleiskategorie angeordnet. Die Periodizität der Regelinspektionen wird risikobasiert festgelegt und liegt zwischen 14 Tagen (Hauptgleis) und 6 Monaten (Nebengleis). Die jeweilige Fahrbahn wird visuell, manuell mit sog. Messlehren sowie maschinell per Ultraschall und mit dem Diagnosefahrzeug überwacht. Die festgestellten Abweichungen zum gewünschten Zustand der Anlagen werden systematisch erfasst. Daraus abgeleitet werden Umfang und Priorität der notwendigen Unterhalts- oder Erneuerungsmassnahmen definiert. Ob auf Strecken Gefahrgüter transportiert werden, wird bei der Risikobetrachtung mitberücksichtigt. Der Bund legt Zielindikatoren im Rahmen der Leistungsvereinbarung mit der SBB fest. Die sog. Netzzustandsberichte analysieren die Kennzahlen und beurteilen die Zielerreichung im Anlagenmanagement.

## **3. Finden allenfalls zusätzliche Abklärungen an neuralgischen Orten im Kanton Zug statt und/oder drängen sich Sofortmassnahmen auf? Welche allenfalls?**

Es drängen sich keine Sofortmassnahmen auf. Die SBB setzt Sicherheitsmassnahmen risikoorientiert und aus Sicht des Gesamtnetzes um. Im Vordergrund steht dabei das Verhindern von Kollisionen und Entgleisungen. Es gibt weder auf dem Gesamtnetz noch auf dem Zuger Kantonsgebiet «neuralgische Orte».

#### **4. Welche konkreten Massnahmen (vielleicht als Konsequenz der eingangs erwähnten Ereignisse) wurden schon getroffen, damit mindestens in den grösseren Bahnhöfen Zug und Rotkreuz eine Risikominimierung erfolgt?**

Die Entgleisungen in Luzern und Bern weisen keine Gemeinsamkeiten auf. In Bern war ein Ermüdungsbruch einer Weichenzunge die Ursache. Es ist das erste Mal, dass ein solcher Defekt auf dem Netz der SBB zu einer Entgleisung geführt hat. In Luzern ist die Ursache weiterhin unbekannt, jedoch lag kein Schienenbruch vor. Es wird von einer seltenen Verkettung von Elementen, die für sich alleine nicht zu einer Entgleisung führen würden, ausgegangen. Aufgrund der Erkenntnisse der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST und der SBB-internen Unfalluntersuchung, drängen sich für das Bahnnetz der SBB insgesamt und somit auch für die Strecken im Kanton Zug keine Sofortmassnahmen in der Überwachung oder dem Unterhalt auf. Die SBB prüft jedoch, ob mit zusätzlichen Massnahmen die Früherkennung von Schäden weiter verbessert werden kann. Auf Basis dieser Analysen entscheidet die SBB Ende Jahr, ob die Überwachung angepasst wird.

Die Risiken für Mensch und Umwelt aus dem Transport von Gefahrgut wird regelmässig in einem Screening des Bundesamts für Verkehr erhoben (vgl. Antwort zu Frage 1). Das aktuelle Screening Personenrisiken weist für Rotkreuz akzeptable Risiken aus. Entsprechend sind wie erwähnt nur besondere Massnahmen vorgesehen. Bezüglich Umweltrisiken gibt es im Kanton Zug einen risikoermittlungspflichtigen Streckenabschnitt an der Strecke Sins–Rotkreuz im Bereich Binzmüli, westlich des Bahnhofs Rotkreuz. Die anzuwendenden Beurteilungskriterien werden aktuell unter der Leitung des Bundesamts für Umwelt ausgearbeitet. Die darauf folgende Risikoermittlung wird aufzeigen, ob auf diesem Streckenabschnitt Sicherheitsmassnahmen zu treffen sind.

Abschliessend sei darauf hingewiesen, dass im Bereich der Risikoanalyse und der Notfallplanung für die Ereignisbewältigung bei Zugunglücken periodisch Absprachen zwischen dem kantonalen Führungsstab und den Bahnunternehmen stattfinden. Hierbei geht es in erster Linie darum, wie die Zusammenarbeit der Bahnbetreiberin, der kantonalen Führungsorgane und der Partnerorganisationen bei einem Zugunglück sichergestellt wird. In den vergangenen Jahren wurden solche Szenarien zu Übungszwecken durchgeführt.

#### **5.a) Kommt bei der Gefahrenanalyse zu den Tankanlagen Rotkreuz der Regierungsrat auch heute noch in Übereinstimmung mit der Armasuisse Immobilien (Sept. 2014) zum Schluss, „dass die Risiken im akzeptablen Bereich liegen“?**

Wir verweisen vorab auf eine Medienmitteilung des BAV vom 28. Juni 2017 zum «Transport gefährlicher Güter auf Strasse und Schiene: Risiken werden streng kontrolliert», welche Folgendes festhält: «Die Schweiz verfügt über fortschrittliche Grundlagen, um die Risiken bei Transporten gefährlicher Güter auf Strasse und Schiene zu überwachen und, wenn nötig, Massnahmen zu ergreifen. Die Risiken für die Bevölkerung sind auf Schiene und Strasse akzeptabel. Dies geht aus einem Bericht des Bundesrates hervor, der in Erfüllung eines Postulats der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates zur Minderung solcher Risiken erstellt wurde.»

Die Armasuisse Immobilien führte bei der Tankanlage der Armee in Rotkreuz eine Risikoüberprüfung durch. Sie umschreibt mögliche Risiken für die Tankanlage, den Bahnhof und die direkte Nachbarschaft sowie die Umwelt. Entsprechend der durchgeführten Analyse wurden Sicherheitsvorkehrungen an der Anlage vorgenommen sowie Vorgaben im Zonenplan der Gemeinde und in den Bauvorschriften für das Schienennetz und für Gebäude erlassen. Die Be-

treiberin der Tankanlage, diejenige des Schienennetzes, die Gemeindebehörden und die Hauseigentümer haben die jeweiligen Vorgaben zu beachten und einzuhalten.

Die Risikoermittlung der Armasuisse Immobilien vom 25. September 2014 hat ergeben, dass die Risiken des Tanklagers im akzeptablen Bereich nach den Vorgaben der Störfallverordnung liegen. Ein allfälliger Störfall im Tanklager Rotkreuz gefährdet primär Personen im Bereich des Schwimmbads. Ebenso könnten Reisende in vorbeifahrenden Zügen betroffen sein. Das Suurstoffi-Areal in Rotkreuz liegt ausserhalb den Wirkungsbereichen der meisten Störfallszenarien. Dementsprechend führen die zusätzlichen Personen im Suurstoffi-Areal zu keiner relevanten Risikoerhöhung bei der Tankanlage. Aus Sicht des Regierungsrats gibt es keine Anhaltspunkte, die Risikobeurteilung der Armasuisse Immobilien in Frage zu stellen.

**5.b) Wie sieht allenfalls der neue Zeitplan betreffend Rückbau der Armee Tankanlagen aus und führt die Dynamik der Entwicklung im Suurstoffi-Areal zu einer anderen Beurteilung?**

Die Tankanlage der Armee in Rotkreuz ist im sog. Sachplan Militär enthalten. Diese raumplanerische Vorgabe des Bundes kann nicht durch kantonales oder gemeindliches Recht geändert werden. Da die Tankanlage Rotkreuz die wichtigste Tankanlage der Armee ist, will die Armee an dieser Tankanlage bis auf Weiteres – wohl noch Jahrzehnte – festhalten. Dies hat die Armee dem Kanton Zug so mitgeteilt und bei der Auflage des Sachplans Militär Ende 2016 wieder bestätigt. Ein Zeitplan betreffend Rückbau der Tankanlage besteht nicht. Für die Entwicklung des Suurstoffi-Areals sind die Bauvorschriften und die Sicherheitsauflagen, wie sie in der Risikoanalyse der Armasuisse Immobilien aufgezeigt wurden, zu beachten. In diesem Sinne hat die Dynamik der Entwicklung im Suurstoffi-Areal keine Auswirkungen auf den Fortbestand der Tankanlage oder auf die durchgeführte Risikoanalyse.

Da die bauliche Entwicklung auf dem Suurstoffi-Areal zu keiner relevanten Risikoerhöhung bei den Tankanlagen führt, kann aus Sicht der Störfallvorsorge nicht ein Rückbau der Tankanlagen gefordert werden. Im Rahmen der Risikoabklärungen im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Suurstoffi Ost wurde an der Besprechung vom 3. Dezember 2014 von Vertretern der Armasuisse Immobilien dargelegt, dass in Rotkreuz die grösste und wichtigste Tankanlage der Armee steht. Nach Angaben der Armasuisse Immobilien sei die Anlage in sehr gutem Zustand und die anstehenden Unterhaltsarbeiten und Anpassungen zugunsten der Sicherheit seien laufend ausgeführt worden. Die Tankanlage Rotkreuz entspreche heute noch den geltenden Vorgaben und könne während den nächsten 30 bis 50 Jahren weiterbetrieben werden.

**C. Antrag**

Kenntnisnahme.

Zug, 21. August 2017

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Die Frau Landammann: Manuela Weichelt-Picard

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart

115/mb