



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

25. April 2017

Nr. 2017-261 R-720-12 Interpellation Petra Simmen, Altdorf, zu «Sind Anpassungen bezüglich Interventionskonzept SBB Gotthard-Basistunnel notwendig?»; Antwort des Regierungsrats

I. Ausgangslage

Am 15. März 2017 reichte Landrätin Petra Simmen, Altdorf, eine Interpellation zu «Sind Anpassungen bezüglich Interventionskonzept SBB Gotthard-Basistunnel notwendig?» ein.

Dem Vorstoss liegt ein Ereignis in der Nacht vom 16. auf den 17. Februar 2017 zugrunde: Ein Güterzug ist im Gotthard-Basistunnel stehen geblieben, sodass der Tunnel während rund sieben Stunden nur beschränkt befahren werden konnte. Die Landrätin zitiert Medienberichte, aus denen hervorging, dass sich der Lösch- und Rettungszug aus Erstfeld in Pollegio befand, dass der aufgebotene Lösch- und Rettungszug aus Rotkreuz einen Defekt hatte und umkehren musste und schliesslich, dass der Lösch- und Rettungszug aus Biasca aus unerklärlichen Gründen einige Stunden für das Abschleppen des Güterzugs benötigte.

Diese Situation habe bei der Bevölkerung Unbehagen ausgelöst. Die Anzahl Zugreisender am Gotthard sei in den ersten 100 Tagen um 40 Prozent angestiegen, wobei es bei den Personenzügen zu 43 Ausfällen kam. Für diese seien vor allem Fahrzeugstörungen und Probleme mit technischen Anlagen verantwortlich gewesen. Obwohl der Streckenbetrieb in der Verantwortung der SBB liege, sei auch der Kanton Uri von diesen Vorfällen betroffen, insbesondere, weil der Kanton Uri mit den SBB eine Leistungsvereinbarung zum Interventionskonzept Nord, Betriebsphase, eingegangen sei und damit im Ernstfall in der Verantwortung stehe.

Gestützt auf Artikel 128 der Geschäftsordnung des Landrats (GO; RB 2.3121) beantwortet der Regierungsrat die Fragen wie folgt.

II. Antwort des Regierungsrats

1. *Wurde die Regierung des Kantons Uri umfassend über diesen Vorfall informiert?*

Bei einem Defekt eines Triebfahrzeugs handelt es sich um ein ausschliesslich SBB-internes Vorkommnis. Eine Verständigung der Regierung ist in so einem Fall nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich.

2. *Können dazu nähere Angaben für die Öffentlichkeit gemacht werden?*

Das Interventionskonzept Nord Betriebsphase sieht vor, dass kantonale Einsatzkräfte bei Bedarf die SBB bei der Rettung und Brandbekämpfung im Gotthard-Basistunnel unterstützen. Beim Ereignis vom 17. Februar 2017 handelte es sich um ein rein technisches Problem (Lok-Defekt), das gemäss den hoheitlichen Vorschriften des Bundesamts für Verkehr autonom durch die SBB zu bewältigen ist. Die kantonalen Mittel gemäss Interventionskonzept Nord Betriebsphase, mussten für das erwähnte Ereignis nicht ausgelöst werden. Heute bestehen auf der Gotthardachse inklusive Zulaufstrecken vier professionelle SBB-Interventionsstandorte. Damit entspricht die SBB dem Grundsatz, die Lösch- und Rettungszüge im Portalbereich langer Tunnels zu stationieren, um im Notfall eine schnelle Rettung zu garantieren.

3. *Warum wurde der Lösch- und Rettungszug aus Erstfeld nach Pollegio beordert? Wie hätte im gleichzeitigen Ereignisfall auf Urner Seite die Intervention stattgefunden?*

Die Intervention SBB hat die Aufgabe, im Ereignisfall auf Bahngebiet schnellstmöglich zu intervenieren. Dazu sind Lösch- und Rettungszüge in regelmässigen Abständen über das ganze Netz stationiert. Im Grossereignisfall oder bei gleichzeitigen Ereignissen unterstützen jeweils die Nachbarstandorte. Durch Verschieben der SBB-Einsatzkräfte und Mittel wird jeweils eine bestmögliche Abdeckung gewährleistet.

Der in der Interpellation geschilderte Sachverhalt kann nicht vollumfänglich bestätigt werden. Nach Rücksprache mit den SBB konnte im konkreten Vorfall vom 17. Februar 2017 der aufgebotene Lösch- und Rettungszug Biasca infolge eines technischen Defekts den steckengebliebenen Güterzug im Tunnel nicht abschleppen. Aus diesem Grund wurde der Lösch- und Rettungszug Erstfeld zur Unterstützung des Lösch- und Rettungszugs von Biasca eingesetzt. In der Folge wurde der Lösch- und Rettungszug Rotkreuz nach Erstfeld beordert und sollte die Bewältigung des Vorfalls unterstützen. Aufgrund der Zuglage im Tunnel wurde durch die Betriebszentrale SBB schliesslich entschieden, den defekten Güterzug statt nach Norden nach Süden zu schleppen. Dadurch kam der Lösch- und Rettungszug Rotkreuz nicht wie ursprünglich vorgesehen zum Einsatz.

Im Weiteren war sichergestellt, dass die offene Strecke im Kanton Uri bei einem Ereignis durch die Chemiewehr Uri abgedeckt war. SBB-seitig würde in so einem Fall der nächste Interventionsstandort (Olten, Brugg oder Zürich) zur Unterstützung des Kantons Uri aufgeboden werden.

4. *Wie schätzt der Regierungsrat die vorgefallene Situation ein und sieht er Handlungsbedarf vor allem betreffend der Sicherstellung des Einsatzes innert 15 Minuten?*

Da es sich um ein rein SBB-internes Vorkommnis handelte, besteht im Moment kein Handlungsbedarf betreffend dem Einsatz gemäss Interventionskonzept Nord Betriebsphase. Eine Alarmierung der Einsatzkräfte des Kantons Uri ist in diesem Fall nicht vorgesehen. Dies entspricht dem Alarmschema im Einsatzhandbuch.

Bei allen Übungen wurden die 15 Minuten gemäss Vorgabe in der Leistungsvereinbarung eingehalten, und weitere Alarmübungen werden in Absprache mit den SBB ohne Vorankündigung sporadisch

durchgeführt.

5. *Müssten allenfalls Anpassungen bezüglich Interventionskonzept geprüft werden?*

Aus Sicht des Kantons Uri und der SBB müssen zum jetzigen Zeitpunkt keine Anpassungen am Interventionskonzept Nord Betriebsphase geprüft oder vorgenommen werden.

6. *Laut Artikel 6 der Vereinbarung besteht eine Koordinationskommission auch mit Mitgliedern aus dem Kanton Uri, wurde diese in diesem konkreten Fall aktiv?*

Da es sich um ein reines SBB-Ereignis handelte, waren gemäss Vereinbarung vom 5. April 2016 «Umsetzung Interventionskonzept Nord Betriebsphase» unter Artikel 6 keine Aktivitäten der Koordinationskommission vorgesehen und notwendig.

7. *Unbestritten zeigt gerade auch dieser Vorfall wie wichtig der Erhalt der Gotthard Bergstrecke ist. Ziel muss es sein, dass die Bergstrecke als Fernverkehrslinie definiert wird. Wie setzt sich die Urner Regierung beim Bundesamt für Verkehr konkret dafür ein?*

Der Urner Regierungsrat setzt sich beim Bundesamt für Verkehr mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln dafür ein, dass die Gotthard-Bergstrecke auch in Zukunft als Fernverkehrslinie definiert wird. Dazu gehören persönliche und institutionalisierte Kontakte, Vernehmlassungen, Mitberichte und Anhörungen. Die dabei erreichten Resultate lassen sich sehen: Für die anstehende Konzessionsperiode darf davon ausgegangen werden, dass die Gotthard-Bergstrecke eine Fernverkehrslinie bleibt.

8. *Ist die Urner Regierung zurzeit, in Bezug für den Erhalt der Gotthard-Bergstrecke, mit SBB-CEO Andreas Meyer in Kontakt und ist dabei auch die «partnerschaftliche Finanzierung» von SBB, Bund und Kantonen ein Thema?*

Der Urner Regierungsrat steht mit dem SBB-CEO und seinen für den Personenverkehr verantwortlichen Mitarbeitenden in persönlichem und auch in institutionalisiertem, periodischem Kontakt. Im Rahmen dieser Kontakte werden die prioritären Anliegen des Kantons Uri eingebracht - eine dieser prioritären Anliegen ist die Bedienung der Gotthard-Bergstrecke. Die SBB ist als Inhaberin der Fernverkehrskonzession für die Bergstrecke finanziell und wirtschaftlich alleine verantwortlich. Eine «partnerschaftliche Finanzierung» durch Bund, Kantone und SBB steht deshalb für die Gotthard-Bergstrecke zurzeit nicht zur Diskussion.

9. *Wie stellt sich die Urner Regierung zu einer allfälligen Konzessionsvergabe an die Südostbahn?*

Der Regierungsrat hat das SOB-Konzept mit grossem Interesse zur Kenntnis genommen. Für den Urner Regierungsrat stehen kunden-, potenzial- und zukunftsorientierte Leistungsangebote im öffentlichen Verkehr im Vordergrund. Diese sind auf die «anschliessenden» Transportketten nach Norden und Süden, aber auch im zentralen Alpenraum nach Osten und Westen optimal auszurichten. Das SOB-Konzept hat zweifellos Qualitäten, beinhaltet aber auch offene Fragen zur Rollmaterialverfügbarkeit, zu den Abstimmungen mit den angrenzenden SBB-Verkehrslinien sowie zu gewissen Finanzierungsaspekten. Die anstehende Konzessionsvergabe erfolgt in abschliessender Kompetenz durch

den Bund. Der Entscheid über die Konzessionsvergabe durch das Bundesamt für Verkehr ist per Fahrplanwechsel im Dezember 2017 vorgesehen. SBB und SOB haben dazu bis September 2017 ein definitives Konzessionsgesuch einzureichen.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Interpellationstext); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Amt für Bevölkerungsschutz und Militär; Direktionssekretariat Volkswirtschaftsdirektion; Direktionssekretariat Sicherheitsdirektion und Sicherheitsdirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

