



INTERPELLATION

Urheber Les Verts, durch Céline Dessimoz
Gegenstand Risikostudie in Sachen Gefahrguttransporte am Simplon
Datum 09/03/2020
Nummer 2020.03.044

In seiner Antwort auf das Postulat Amherd «Transport gefährlicher Güter auf der Schiene» durch den Simplon schlug der Bundesrat eine unabhängige Risikoanalyse vor, die den Transport solcher Güter auf der Schiene und auf der Strasse miteinander vergleicht, bevor ein politischer Entscheid gefällt wird. Diese Analyse wurde im November 2019-1 gleichzeitig mit dem Verlagerungsbericht 2019 veröffentlicht.

Die Autoren kommen zum Schluss, dass es dank der Verlagerung auf die Schiene möglich wäre, die Umweltrisiken für die Oberflächengewässer und das Grundwasser zu halbieren. Hingegen würde das Risiko für die Bevölkerung leicht zunehmen. Dem Verlagerungsbericht des Bundes ist zu entnehmen, dass die Verlagerung der Gefahrguttransporte auf die Schiene eine Reduktion der Personenrisiken auf der Strasse um 23 Prozent ermöglicht, aber auch eine Erhöhung der Personenrisiken bei der Bahn um 2 Prozent verursacht. Gesamthaft (nach Gewichtung) ergibt sich eine Erhöhung der Personenrisiken um 1 Prozent. Der Bundesrat kommt zum Schluss, dass die Bilanz ambivalent ist und nicht für ein vollständiges Verbot spricht.

Die Risikoanalyse der Experten ist allerdings deutlich weniger nuanciert als die Schlussfolgerungen des Bundes. Die Autoren (Planungsbüro Emch+Berger AG) machen denn auch folgende Feststellungen in Sachen Personenrisiken bei einer Verlagerung auf die Schiene:

- die Personenrisiken auf der Strecke der Nationalstrasse zwischen Visp und Brig verringern sich geringfügig;
- die Erhöhung des Risikos für die Bahnreisenden ist praktisch nicht sichtbar;
- bei einer Verlagerung auf die Schiene muss ein Strassenabschnitt benutzt werden, um zum Verladeterminale zu gelangen. Auf diesem Abschnitt orten die Autoren eine leichte Erhöhung der Risiken. Es wurden zwei Varianten geprüft, beide in Visp.

In ihrer Analyse kommen die Experten zum Schluss, dass der Nutzen einer Verlagerung auf die Schiene die Kosten übersteigt. Für die Autoren muss für als besonders gefährlich eingestufte Stoffe, insbesondere Epichlorhydrin, auf jeden Fall der Bahntransport angestrebt werden. Sollte die Verlagerung auf die Schiene nicht zustande kommen, so empfehlen sie Investitionen in Gewässerschutzmassnahmen entlang dieser Strassenachse. Die Autoren weisen auch auf einen Mangel an präzisen Kenntnissen über das transportierte Gefahrgut hin. Zur Erinnerung: Gemäss Verlagerungsbericht 2017 haben 11'000 Gefahrguttransporte den Simplonpass überquert. Es handelt sich um den einzigen Alpenübergang in der Schweiz, bei dem keine Einschränkungen für solche Transporte bestehen. Folglich überqueren 87 % der Gefahrguttransporte die Alpen am Simplon.

1-

<https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/59129.pdf>

Schlussfolgerung

Wir möchten daher vom Staatsrat Folgendes wissen:

- Hat der Staatsrat diese Risikoanalyse zur Kenntnis genommen, welche die Politik des Bundesrates in Sachen Güterverkehr am Simplon entscheidend beeinflusst? Teilt er den Standpunkt des Bundesrates, wonach eine Verbesserung im Umweltbereich (Fliessgewässer) um 58 % deutlich schwächer zu gewichten ist als eine Erhöhung der Personenrisiken um 1 %?
- Das Mobilitätskonzept 2040 sieht zwei bis drei Verladebahnhöfe vor, wobei jener in Monthey bald fertiggestellt sein wird. Wie kommt es, dass diese Route nicht berücksichtigt wurde? Hat es der Bund etwa versäumt, den Kanton bei der diesbezüglichen Entscheidung zu konsultieren? Die Erhöhung der Personenrisiken wird hauptsächlich durch die Lastwagenzufahrt zum Bahnhof Visp verursacht. Dieser Aspekt muss bei der Risikobeurteilung gebührend berücksichtigt werden.
- Wird der Staatsrat Druck auf den Bund ausüben, damit Massnahmen zum Schutz der Gewässer entlang der Transitachse im Einklang mit den Empfehlungen der Verfasser ergriffen werden?