



ENTWURF Anhörung Juli 2012

---

## **Erläuterungen zur Verordnung des UVEK über die Beteiligung der Infrastrukturbetreiberinnen an den Vorhaltekosten der Wehrdienste für Einsätze auf Eisenbahnanlagen**

### **Einleitung**

Gemäss Artikel 32a Eisenbahngesetz legt das UVEK fest, welche Leistungen die Vorbereitung der Wehrdienste auf Einsätze umfassen kann und wie die Vorhaltekosten zu berechnen sind. Grundlage dafür ist das Resultat der paritätischen Projektgruppe "Entschädigung der Wehrdienste für Leistungen zugunsten der Bahnen (FinWehr)". Dieses Resultat, mit Angaben über die Höhe der Kosten und die Leistungen der Wehrdienste, ist in einem Projektabschlussbericht festgehalten. Die Mitglieder der paritätischen Projektgruppe wurden bei der Ausarbeitung dieser Departementsverordnung angehört.

### **Erläuterungen**

#### **Art. 1 Gegenstand**

Mit dieser Verordnung wird die finanzielle Beteiligung der Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) an den Vorhaltekosten der Wehrdienste für Einsätze auf Eisenbahnanlagen möglichst klar definiert. Die mit diesen Beiträgen eingekauften Vorhalteleistungen der Wehrdienste werden ebenfalls präzisiert.

#### **Art. 2 Begriffe**

- a. *Eisenbahnanlagen* sind insb. das Eisenbahnstreckennetz inkl. Tunnel und Brücken sowie die Personen-, Güter- und Rangierbahnhöfe. Bei den Bahnhöfen sind die Bauten, die bereits durch eine Gebäudeversicherung abgedeckt werden nicht Teil der Eisenbahnanlagen im Sinne dieser Verordnung. Die Vorhaltekosten der Wehrdienste für diese Bauten werden bereits durch die Beiträge an die Gebäudeversicherung abgedeckt, so dass keine zusätzliche Regelung erforderlich ist.
- b. *Wehrdienste*: Je nach Kanton werden die Stützpunkte der Feuer- und Chemiewehren kantonal oder durch einzelne Bezirke oder Gemeinden betrieben. Diese Verordnung richtet sich an diese Stützpunktorganisationen. Ortsfeuerwehren gehören nicht zu den Wehrdiensten im Sinne dieser Verordnung.
- c. *Betriebswehren*: Die bahnspezifischen Einsatzmittel der durch einzelne ISB betriebenen Wehrdienste sollen insb. den Einsatz auf mit Strassenfahrzeugen schwer zugänglichen



Standorten wie Berg- oder Schluchtstrecken, Tunnel usw. erlauben. Sie bestehen u.a. aus Schienenfahrzeugen wie Lösch- und Rettungszügen oder schienengängigen Anhängern.

### **Art. 3 Leistungsvereinbarungen**

Mit dem Abschluss von Leistungsvereinbarungen zwischen ISB und Kantonen sollen die Zusammenarbeit sowie die Kostentragung bilateral klar geregelt werden.

Damit der Aufwand möglichst beschränkt bleibt und die Zusammenarbeit von ISB und Wehrdiensten in der ganzen Schweiz nach den gleichen Grundsätzen erfolgen kann, sollen die einzelnen Vereinbarungen möglichst wenig vom definierten Rahmen abweichen. Damit kann auch der Aufwand für die ISB, die in verschiedenen Kantonen tätig sind, sowie für die Kantone die Vereinbarungen mit verschiedenen ISB abschliessen, deutlich verringert werden.

### **Art. 4 Ereignisse**

Die aufgelisteten Ereignisse wurden so definiert, dass sie aus der Sicht der Ereignisbewältigung möglichst vollständig sind. Im Anhang 1 – Tabelle 1 werden sie so aufgeschlüsselt, dass sie aus dem Aspekt der erforderlichen Bewältigungseinsätze typische Situationen darstellen. Selbstverständlich sind ähnliche, nicht spezifisch erwähnte aber für Eisenbahnanlagen übliche Szenarien sowie Kombinationen der aufgelisteten Szenarien ebenfalls zu berücksichtigen.

### **Art. 7 Personal**

s. Erläuterungen zum Anhang 1

### **Art. 8 Ausrückzeiten**

Die einzuhaltenden Ausrückzeiten wurden so festgelegt, dass sie einerseits eine möglichst hohe Beschränkung des Schadensausmasses erlauben, andererseits aber realistisch sind und mit den heute üblicherweise verfügbaren Mitteln eingehalten werden können. Aus diesem Grund sind z.B. die einzuhaltenden Ausrückzeiten für abgelegene, schwer zugängliche Eisenbahnstrecken im Alpenraum zwangsläufig höher als diejenigen für mittelländische Strecken.

### **Art 10 Vorhaltekosten**

Eine erhebliche Änderung, die eine Anpassung der Abgeltung einer ISB an einen Kanton rechtfertigt, ist z.B. die Einstellung der Gefahrguttransporte auf einer Strecke. Somit werden für diese Strecke keine Vorhalteleistungen von Chemiewehren mehr beansprucht, was eine wesentliche Reduktion der finanziellen Beiträge verursachen kann. In diesem Fall sollte aber die Einstellung nachweisbar und



dauerhaft sein (mehrere Jahre), damit der entsprechende Abbau der Chemiewehrvorhalteleistungen und die damit verbundene Reduktion der finanziellen Beiträge gerechtfertigt werden.

Stützpunkte der Feuerwehren sowie der Chemiewehren Normal, die für Einsätze auf Eisenbahnanlagen zuständig sind und die entsprechenden Abgeltungen erhalten, werden durch die Kantone definiert (s.a. Artikel 13). Im Bereich Chemiewehr Plus und Wasser sind nur wenige Stützpunkte für die Abdeckung der Eisenbahnanlagen in der Schweiz erforderlich. Diese stehen heute bereits zur Verfügung. Um Klarheit zu schaffen und unnötige Diskussionen bei Kantonen und ISB zu vermeiden, werden sie in der Verordnung festgehalten.

#### **Art. 14**

Abs. 1 lit. b

Die Berechnung der Abgeltungen der einzelnen ISB an die einzelnen Kantone erfolgt mit Hilfe der in der Verordnung definierten Methodik. Diese Methodik ist relativ komplex und die Berechnung entsprechend aufwändig. Zusätzlich ist die Methodik so aufgebaut, dass Änderungen in einem Kanton einen Einfluss auf die Ergebnisse in den anderen Kanton haben (zusammenhängendes System). Aus diesen Gründen ist es zweckmässig, dass das BAV die Berechnung durchführt und die Ergebnisse allen Beteiligten für die Übernahme in den einzelnen Leistungsvereinbarungen zur Verfügung stellt.

Abs. 1 lit. c

Die Veröffentlichung eines Musters für die Leistungsvereinbarungen inkl. allgemeine Bestimmungen hat zum Ziel:

- die Gleichbehandlung aller Kantone resp. aller ISB sicherzustellen
- den Aufwand bei der Erstellung der einzelnen Leistungsvereinbarungen möglichst zu beschränken.

Damit die örtlichen Eigenheiten sowie die Eigenschaften der betroffenen Vertragspartner berücksichtigt werden können, ist die Aufnahme von spezifischen Bestimmungen in der Leistungsvereinbarung möglich. Diese spezifischen Bestimmungen sollten sich jedoch auf das Notwendigste beschränken (s. Erläuterungen zum Art. 3) und können z.B. die Leistungen der Betriebswehren im Detail regeln (die Betriebswehren der verschiedenen ISB in der Schweiz sind so unterschiedlich aufgebaut, dass eine einheitliche Beschreibung ihrer Leistungen in den allgemeinen Bestimmungen nicht möglich ist).



## **Art. 16 Übergangsbestimmungen**

Die Beiträge der ISB an die Kantone gemäss VWEV sind in einzelnen **Finanzierungs**leistungsvereinbarungen (Leistungsvereinbarungen zwischen Bund/Kantonen und den ISB zur Finanzierung der Eisenbahninfrastrukturen) für das Jahr 2012 bereits enthalten. Dort wo dies noch nicht der Fall ist, sollen die entsprechenden Beträge in den **Finanzierungs**leistungsvereinbarungen ab 2013 berücksichtigt werden.

Sobald die finanziellen Mittel in den **Finanzierungs**leistungsvereinbarungen enthalten sind, sollten die Beiträge an die Kantone auch geleistet werden. Zu diesem Zweck wird empfohlen, die VWEV-Leistungsvereinbarungen vor Inkrafttreten der Verordnung bereits vorzubereiten, damit sie rasch unterschrieben werden können.

## **Anhang 1**

### **Anzahl einsetzbarer Angehörige**

Die erforderliche Anzahl einsetzbarer Angehöriger der Wehrdienste gemäss Tabelle 1 basiert auf der Voraussetzung, dass Betriebswehren über eine Leistungsfähigkeit verfügen, welche derjenigen vom 01.01.2011 entspricht und bei jedem Ereignis eingesetzt werden.

### **Ausbildung**

Um Einsätze jederzeit gewährleisten zu können soll das Dreifache der für die Einsätze erforderliche Anzahl Personen in ihrem Zuständigkeitsbereich ausgebildet werden. Somit wird die Tatsache berücksichtigt, dass zum Zeitpunkt eines Ereignisses in der Regel nur ein Drittel der Angehörigen der Feuerwehr (AdF) unmittelbar zur Verfügung stehen (Schichtbetrieb / Pikett).

So müssen nach dieser Regelung zum Beispiel in den Feuerwehrstützpunkten 60 AdF (3x(10+10)) für die Bewältigung aller Ereignistypen auf Eisenbahnanlagen ausgebildet werden. Bei den Chemiewehren Wasser müssen z.B. jeweils 45 AdF (3x(5+10)) für die Bewältigung der Ereignistypen "Brand mit gefährlichen Gütern" und "Freisetzung ökotoxischer Flüssigkeiten" ausgebildet werden.

Zu bemerken ist, dass die jeweilige Ausbildung auf die erwarteten Leistungen der einzelnen Wehrdiensttypen im Ereignisfall ausgerichtet werden und sich auch darauf beschränken soll. So ist z.B. keine spezifische Chemiewehr-Ausbildung für Angehörige der Feuerwehrstützpunkte erforderlich, obwohl sie in der Lage sein sollen, einen Brand mit gefährlichen Gütern in Zusammenarbeit mit der Chemiewehr bewältigen zu können.



Weiter müssen die Angehörigen der Feuer- und Chemiewehren Normal und Plus für Einsätze in Tunnel ausgebildet sein. Die Tunnelausbildung ist Teil der erwarteten Ausbildung dieser Wehrdienste; für die Organisation und Kostentragung gelten die gleichen Regeln wie für die übrigen Ausbildungsbestandteile. Dagegen ist bei den Chemiewehren Wasser keine Tunnelausbildung erforderlich.

### **Einsatzübungen**

Die Alarmierung, der Einsatz sowie die Zusammenarbeit aller Beteiligten bei Ereignissen auf Eisenbahnanlagen werden regelmässig geübt. Häufigkeit, Umfang und Themen der Übungen auf Eisenbahnanlagen werden insbesondere in Abhängigkeit des Risikos sowie der Komplexität und Spezifität der potenziellen Einsätze definiert.

### **Leistungsfähigkeit der Betriebswehren**

Die Leistungsfähigkeit der Betriebswehren am 1. Januar 2011 wird wie folgt beschrieben.

#### Betriebswehr SBB

Die Betriebswehr SBB ist Teil der Geschäftseinheit Intervention und arbeitet als professionelle Organisation an 15, als Milizorganisation an zusätzlichen 2 Standorten in der Schweiz. Sie ist bei Ernstfalleinsätzen auf dem Streckennetz oder in dessen unmittelbarer Umgebung für den Schutz von Menschen, Umwelt und Material zuständig.

Die Betriebswehr SBB ist für folgende Aufgaben zuständig:

- Schutz, Rettung und Betreuung der Reisenden und des Bahnpersonals
- Brandschutz und Brandbekämpfung
- Schutz von Bahninfrastruktur, Schienenfahrzeugen und Gebäuden
- Schutz der Umwelt nach Unfällen mit gefährlichen Stoffen
- Evakuierung von Reisezügen auf schwer zugänglichen Streckenabschnitten (Bsp. Brücken und Tunnel)
- Schadensbegrenzung nach Ereignissen und möglichst rasche Wiederaufnahme des Bahnbetriebes
- Aufgleisungen von Schienenfahrzeugen
- Erden der Fahrleitung

Organisation:

- 15 Standorte mit je einem Lösch- und Rettungszug (LRZ), um die Ereignisorte, basierend auf einer Risikobeurteilung der Strecken, innerhalb von 30 bis 90 Minuten zu erreichen.
- 9 Standorte verfügen über einen Hilfswagen
- 2 Standorte mit Milizsystem in Chiasso und im Rangierbahnhof Limmattal (ohne LRZ).
- Ein LRZ ist in der Regel mit vier Mitarbeitenden besetzt (Einsatzleiter, Gruppenführer, 2 Lokführer). Bei kurzfristigen Ausfällen oder Personalunterbestand kann der Mannschaftsbestand ausnahmsweise reduziert werden.
- Bei Ausfall des LRZ wird der betroffene Standort mit dem Reserve-LRZ ausgerüstet. Wird dieser bereits andernorts eingesetzt, organisiert der Standort nach Möglichkeit eine herkömmliche, dieselmotorische Lok zum Abschleppen von havarierten Zügen (keine Feuerwehr-Einsätze).



- Dauert der Ausfall des LRZ voraussichtlich eine verhältnismässig kurze Zeit, wird direkt eine Ersatz-Lokomotive angefordert.
- Sämtliche professionell geführte Betriebswehrstandorte arbeiten von Montag bis Freitag in einem 24h-Modell (Übernachtung vor Ort oder in unmittelbarer Umgebung) und garantieren eine Ausrückzeit von 5 bis max. 15 Minuten nach Alarmeingang.
- Aufgrund von Übungen, Übungsfahrten und Trainings kann der LRZ vorübergehend ortsabwesend sein.

#### Fahrzeuge:

- 16 Lösch- und Rettungszüge (1 davon Reserve)
- 10 Hilfswagen für Aufgleisungen (1 davon Reserve)
- 2 Diesellokomotiven mit ETCS (NBS und LBT-tauglich)
- 4 Notfallkesselwagen
- 1 Chemiewagen
- 12 Hilfslastwagen mit leichtem Rettungs- und Aufgleismaterial
- 19 Einsatzleiterfahrzeuge (PKW Kombi)

#### Feuerwehr BLS

Die Feuerwehr BLS ist bei Ernstfalleinsätzen auf dem Streckennetz oder in dessen unmittelbarer Umgebung für den Schutz von Menschen, Umwelt und Material zuständig. Mittlere und grössere Ereignisse bewältigt sie gemeinsam mit der Betriebswehr SBB und den Stützpunktfeuerwehren der Kantone Bern und Wallis. Im Zusammenhang mit der Übernahme der Betriebsführung des Lötschberg Basistunnel wurde die Feuerwehr BLS im Jahr 2009 professionalisiert.

#### Aufgaben:

- Schutz, Rettung und Betreuung der Reisenden und des Bahnpersonals
- Brandschutz und Brandbekämpfung
- Schutz der Umwelt nach Unfällen mit gefährlichen Stoffen
- Evakuierung von Reisezügen auf schwer zugänglichen Streckenabschnitten
- Schadensbegrenzung nach Ereignissen und möglichst rasche Wiederaufnahme des Bahnbetriebes
- Aufgleisungen von Schienenfahrzeugen
- Erden der Fahrleitung

#### Organisation:

- Die Feuerwehr BLS ist in Frutigen stationiert.
- Die Feuerwehr BLS bildet zusammen mit den Feuerwehren Spiez und Frutigen einen der vier Sonderstützpunkte Bahnanlagen im Kanton Bern.
- Die Zusammenarbeit mit den Stützpunktfeuerwehren der Kantone Bern und Wallis wird mittels Leistungsvereinbarungen und der jeweiligen kantonalen Richtlinien sichergestellt.
- 13 Einsatzleiter - Vollzeitstellen. Die Lokführerleistungen für das Führen des Lösch- und Rettungszuges (LRZ) und der Diesellokomotive werden innerhalb der BLS eingekauft.
- Jeweils drei Einsatzleiter haben 24 Std. Pikettdienst (ab 19:00 Uhr bis 6:30 Uhr von zu Hause aus); der Pikettlokführer leistet jeweils eine 24-Stunden-Schicht im Interventionszentrum (IZ) in Frutigen. Die strategischen Positionen werden so im Ereignisfall berufsmässig besetzt.
- Die Ausrückzeit des LRZ beträgt zwischen 6:30 Uhr und 19 Uhr 5 Minuten, nachts 15 Minuten nach Alarmeingang.
- Die Mitarbeitenden der Feuerwehr BLS nehmen daneben Aufgaben in den Bereichen Leitung, Dienstorganisation, Einsatzplanung, Projektarbeit, Unterhalt von Einsatzmaterial und Infrastruktur, Wartung von Strassen- und Schienenfahrzeugen usw. wahr. Ein zusätzliches Schwergewicht bildet zudem die Umsetzung der Leistungsvereinbarungen mit den Kantonen und Gemeinden sowie die Sicherstellung der Aus- und Weiterbildung der eigenen und angegliederten Feuerwehren.



- Die hierarchische Führung eines Ereignisses im Lötschberg Basistunnel obliegt der Einsatzleitung der Feuerwehr BLS.

**Fahrzeuge:**

- 1 Lösch- und Rettungszug (4-teilig)
- Diesellokomotive Am843 (zum Abschleppen von Zügen)
- 2 Ersteinsatzfahrzeuge Skoda Octavia
- 3 Kleinbusse (Material- und Personentransport)
- 2 Evakuationsbusse (Personentransport)
- Hilfswagen
- div. Einsatz- und Übungs-Schienefahrzeuge

**Rangierbahnhöfe**

Bei den Einsatzübungen wird das heute bereits bestehende Konzept der SBB für ihre Rangierbahnhöfe als besondere Anlagen berücksichtigt und die entsprechenden Grundsätze in der Verordnung übernommen.

**Anhang 2**

Die Bestimmung der abgeltungsberechtigten Vorhaltekosten erfolgt auf der Grundlage der im Bericht „Entschädigung der Wehrdienste für Leistungen zugunsten der Bahnen<sup>1</sup>“ beschriebenen Methodik.

Mit Hilfe dieser Methodik berechnet das BAV die abgeltungsberechtigten Vorhaltekosten pro ISB und Kanton und stellt sie informativ zur Verfügung.

Die Methodik basiert auf Abschätzungen zu den jährlichen Vorhaltekosten der für die Abdeckung der Eisenbahnanlagen erforderlichen Wehrdienststützpunkte gemäss Tabelle 1.

**Tabelle 1**

In Tabelle 1 sind die angenommenen mittleren Vorhaltekosten der verschiedenen Typen von Wehrdienststützpunkten und die Gesamtkosten aller für die Abdeckung der Eisenbahnanlagen in der Schweiz modellmässig erforderlichen Wehrdienststützpunkte aufgeführt. Die Abdeckung durch eine Chemiewehr ist nur für Eisenbahnanlagen mit Gefahrguttransporten erforderlich. Die angenommene, theoretische Anzahl erforderliche Stützpunkte erlaubt eine geeignete Abdeckung der Schweizerischen Eisenbahninfrastrukturen und entspricht nicht den realen Gegebenheiten.

Diese Zahlen wurden direkt aus dem Bericht „Entschädigung der Wehrdienste für Leistungen zugunsten der Bahnen“ vom September 2008 übernommen. Die Teuerung zwischen Ende 2008 und Ende

---

<sup>1</sup> Entschädigung der Wehrdienste für Leistungen zugunsten der Bahnen, Methodischer Lösungsvorschlag aus der paritätischen Projektgruppe, Projektabschlussbericht, Bundesamt für Verkehr, Konferenz der Vorsteher der Umweltschutzämter der Schweiz, Feuerwehr Koordination Schweiz, Verband öffentlicher Verkehr, Bern, 16. September 2008, Bezugsquelle [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch)



2011<sup>2</sup> ist in diesem Rahmen, unter Berücksichtigung der getroffenen Annahmen und Vereinfachungen nicht relevant und wurde nicht berücksichtigt.

#### Tabelle 2

Bei der Bestimmung der abgeltungsberechtigten Vorhaltkosten wird den ISB gemäss Tabelle 2 eine prozentuale Beteiligung an den Gesamtkosten der für die Abdeckung der Eisenbahnanlagen erforderlichen Wehrdienststützpunkte zugeteilt. Damit wird die Tatsache berücksichtigt, dass die Wehrdienststützpunkte gleichzeitig Vorhalteleistungen zugunsten von weiteren Institutionen wie stationäre Betriebe, Strassen oder Haushalte erbringen.

Die Beteiligung ist geringer für Eisenbahnanlagen, die durch eine Betriebswehr geschützt sind; die Wehrdienste werden in diesem Fall in geringerem Umfang in Anspruch genommen.

#### Tabelle 5

Als Einflussgrössen zur Darstellung des Risikos auf den einzelnen Eisenbahnstrecken werden u.a. die im Bereich der Störfallvorsorge üblichen Personen- und Umweltrisiken berücksichtigt. Theoretisch können sich auf besonders kritischen Strecken die Personen- resp. Umweltrisiken im nicht akzeptablen Bereich befinden, deshalb wird diese Möglichkeit in der Methodik offen gelassen (Faktor  $B_p / B_u=3$ ). Dies dürfte in der Praxis aber kaum vorkommen: Risiken im nicht akzeptablen Bereich sind gemäss Störfallverordnung (StFV, SR 814.012) nicht zulässig und müssen beseitigt werden.

#### Tabelle 6

Die Stützpunkte der Chemiewehren Plus und Wasser, die zum Schutz der Eisenbahnanlagen erforderlich sind und mit den Beiträgen der ISB finanziell unterstützt werden, sind in Tabelle 6 bezeichnet.

Die Beiträge der ISB werden durch die Kantone gesammelt, in denen sich die Eisenbahnanlagen befinden. Diese Kantone leiten die Beiträge an die Kantone mit Stützpunkten der Chemiewehren Plus und Wasser nach Tabelle 6 weiter. Der Verteilungsschlüssel wird vom BAV nach Art. 14 Abs. 1 lit. b veröffentlicht.

Die Verordnung enthält keine Angaben zu den Stützpunkten der Chemiewehren Normal und der Feuerwehren, die mit den Beiträgen der ISB finanziell unterstützt werden sollen. Diese werden von den Kantonen gemäss Art. 13 bezeichnet.

---

<sup>2</sup> 2009: - 0.5%, 2010: + 0.7%, 2011, + 0.2%; gemäss Bundesamt für Statistik, Landesindex der Konsumentenpreise, [www.bfs.admin.ch](http://www.bfs.admin.ch)