

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

verordnungsrevisionen@bfe.admin.ch

Baden, 24. Juni 2022

Vernehmlassung zur Totalrevision der Stauanlagenverordnung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zu Verwaltungsänderungen im Energiebereich Stellung nehmen zu können. Gerne ergreifen wir die Gelegenheit und senden Ihnen in der anberaumten Frist unsere Anliegen.

Der Schweizerische Wasserwirtschaftsverband (SWV) setzt sich als gesamtschweizerischer Fachverband seit mehr als 100 Jahren für die Interessen der Wasserkraftnutzung ein. Zusammen mit seinen Verbandsgruppen Aare-Rheinwerke, Rheinverband und dem Tessiner Wasserwirtschaftsverband ATEA zählt der Verband rund 850 Mitglieder. Neben Unternehmen der Zulieferindustrie, der öffentlichen Hand und der Forschung sind das primär die Wasserkraftbetreiber – der SWV vereint mehr als 90 % der Schweizer Wasserkraftproduktion.

Entsprechend der Zweckbestimmung des Verbandes konzentriert sich unsere Stellungnahme auf die Totalrevision der Stauanlagenverordnung (StAV).

Die inhaltlichen Verschiebungen zwischen Richtlinie und Verordnung sind durchaus sinnvoll, den hohen geplanten Stellenaufbau kann die Branche jedoch nicht nachvollziehen!

Das BFE als Aufsichtsbehörde schlägt mit der vorliegenden Totalrevision der StAV im Wesentlichen zwei Anpassungen der bisherigen Verordnung vor. Die erste bezieht sich auf die Aufnahme und Präzisierung des Elementes der **konstruktiven Sicherheit** nebst den bestehenden Elementen der Überwachung und des Notfallkonzeptes. Die zweite Anpassung soll neu die Festlegung der Anforderungen für die Sicherheit der Risiken, ausgehend von Schwall und Sunk sowie den Triebwasserwegen bei Stauanlagen an Grenzgewässern regeln.



Stellungnahme SWV

Der SWV begrüsst grundsätzlich die inhaltlichen Verschiebungen zwischen der bisherigen Richtlinie und der im Entwurf vorliegenden revidierten Verordnung. Die richtige Wahl der Flughöhe der inhaltlichen Elemente soll mit der korrekten Zuordnung in die Verordnung resp. Richtlinie auch die Bedeutung zeigen, was im Verständnis bei der Umsetzung von Relevanz ist.

Dass die konstruktive Sicherheit neu in die Verordnung Einzug erhält, ist unbestritten. Der SWV regt jedoch an, die Verordnung nochmals kritisch zu prüfen und im Detailierungsgrad zu entschlacken. Es könnten durchaus etliche Elemente in die Richtlinie verschoben werden, welche aktuell in der Verordnung stehen.

Die zweite signifikante Anpassung, nämlich die Festlegung von sicherheitstechnischen Anforderungen an Grenzgewässern, welche aus Schwall / Sunk oder durch Schäden an Triebwasserwegen entstehen können, betrachtet der SWV in der StAV als überflüssig. Das Gefährdungspotenzial ist massiv geringer und kann nicht mit dem Bruch eines Absperrbauwerks (Art. 4 Abs. 2 Buchstabe a) verglichen werden. Zudem muss der SWV feststellen, dass hierzu weder die Kompetenzen bei der Aufsichtsbehörde vorhanden sind, noch ein Stellenaufbau, wie im erläuternden Bericht beschrieben, gerechtfertigt sind. Der SWV verlangt deshalb, wie weiter unten in der Stellungnahme erwähnt, die Streichung dieser geplanten Anpassung.

Zu den einzelnen Artikeln

Anpassungen Art. 4 Abs. 2

Antrag (Änderungen **fett** oder gestrichen):

- | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>2 Es legt die sicherheitstechnischen Anforderungen an den Bau und den Betrieb von Stauanlagen an Grenzgewässern im Einzelfall fest, insbesondere um den Gefahren zu begegnen, die aus dem Bruch eines Absperrbauwerks entstehen. aus:</p> <ul style="list-style-type: none">a. dem Bruch eines Absperrbauwerks;b. Schwall und Sunk im Stauraum oder im Unterlauf;c. Schäden an den Triebwasserwegen. |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Begründung:

Wie bereits erwähnt, ist das Gefährdungspotential aus den in Buchstabe b und c erwähnten Gefahren signifikant tiefer als bei einem Bruch eines Absperrbauwerks. Die Betreiber sind für den sicheren Betrieb ihrer Anlagen verantwortlich und haben diese Aufgabe auch ohne explizite Überwachung durch die Konzessionsbehörde stets wahrgenommen. Der mögliche Schwall-/Sunkbetrieb ist in den jeweiligen Konzessionen geregelt. Eine Gefahrenanalyse müsste im Zusammenhang mit der Konzessionerteilung stattgefunden haben. Zudem wird diese Thematik infolge der Sanierung Wasserkraft mit Frist bis im Jahr 2030 detailliert untersucht. Bei der Umsetzung von baulichen Massnahmen, wie es der Normalfall sein soll, wird das aktuelle Gefährdungspotenzial zusätzlich vermindert. Der bisherige Artikel kann somit ohne Änderungen übernommen werden.

Die Zuweisung neuer Aufgaben an die Sektion Talsperren des BFE, zusammen mit dem erwähnten Stellenaufbau für diese Tätigkeiten, verursachen unnötige Kosten, welche letztendlich von den Betreibern zu bezahlen sind. Eine Asymmetrie zu Anlagen, welche sich innerhalb der

Landesgrenzen befinden, macht bei dieser Ausweitung der Kontrollfunktion im Hinblick auf das Sicherheitsniveau auch keinen Sinn.

Bemerkungen zu Art. 5 – Konstruktive Sicherheit

Die Übernahme dieser Inhalte aus der Richtlinie stimmt mit der Flughöhe, was in der Verordnung geregelt werden soll, überein. Teilweise sind die Aufzählungen bereits zu detailliert und können in der Richtlinie belassen werden, wie z.B. die Definition der Lastfälle.

Anpassung Art. 22 – Meldepflichten

Antrag

- | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1 Die Betreiberin muss der Aufsichtsbehörde insbesondere die folgenden Ereignisse im Zusammenhang mit der Talsperrensicherheit melden: a. ...</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Begründung:

Die in Abs. 1 übernommenen Vorgaben aus der Richtlinie sind unbestritten. Bei der Meldung von Personenschäden ist hingegen zu präzisieren, dass es sich wie bei den Gütern um Dritte handelt. Arbeitsunfälle im Bereich der Stauanlage von Mitarbeitenden des Betreibers oder seiner beauftragten Unternehmungen sind hier nicht gemeint.

Bemerkungen zu Art. 24 – Beeinflussung der Sicherheit durch andere Bauten und Anlagen

Der SWV macht darauf aufmerksam, dass in der Kommunikation zwischen der in Abs. 1 erwähnten Behörde und der in Abs. 2 erwähnten Aufsichtsbehörde die Eigentümerin der Anlage stets in allen Belangen informiert sein will.

Anpassung Art. 27 Abs. 2

Antrag

- | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>2 Sie gewähren der Bevölkerung jederzeit Einsicht in die Evakuierungspläne und in die Überflutungskarten und sorgen für eine zweckdienliche Information:</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Begründung:

Die Grundlagen zur Darstellung der Überflutungskarten basieren auf vereinfachten Modellen und äusserst konservativen Annahmen, wie eine Talsperre versagen wird. Die Karten stellen primär ein Arbeitsmittel für die Alarmierung dar. Bei einer Veröffentlichung besteht die Gefahr, dass die Karten durch die Bevölkerung falsch interpretiert werden und dadurch Reaktionen auslösen, welche für die Überwachung der aktuellen wie auch von zukünftigen Talsperren hinderlich wirken. Der SWV fordert daher, auf diese Veröffentlichung zu verzichten.



Bemerkungen zu Art. 29 – Aufsichtsbehörde des Bundes

Die Branche begrüsst die in Abs. 2, lit. d und e erwähnte Förderung der Forschung und Sicherung des Fachwissens. Die Zusammenarbeit mit Verbänden und dem Talsperrenkomitee hat sich bestens bewährt und stellt sicher, dass eine gute Ausgewogenheit zwischen den Bedürfnissen der Aufsichtsbehörde und den Betreibern besteht. Wünschenswert wäre hier die Ergänzung, wie sie in anderen Gesetzen und Verordnungen festgehalten ist, dass die Förderung bis zu 45% betragen kann.

Anpassungen Art. 31

Antrag

- 1 Die Aufsichtsbehörde nimmt an den Fünfjahreskontrollen (Art. 19) teil und inspiziert die betreffenden Anlagen **in der Regel** zusätzlich mindestens einmal in fünf Jahren.
- 2 Sie inspiziert die grossen, nicht den Fünfjahreskontrollen unterliegenden Stauanlagen **in der Regel** mindestens einmal alle drei Jahre.
- 3 Sie inspiziert die weiteren Stauanlagen **in der Regel** mindestens einmal alle fünf Jahre.

Begründung:

Mit der erwähnten Formulierung soll eine gewisse Flexibilität möglich werden. Liegen keine besonderen Vorkommnisse vor, so soll die Aufsichtsbehörde nicht unnötig zeitlich belastet werden. Auch dies kann zu einer Entkräftung des geforderten Stellenaufbaus hinwirken.

Zur besseren Verdeutlichung könnten die drei Absätze mit den Klassen 1 bis 3 vereinfacht definiert werden.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Albert Rösti
Präsident

Andreas Stettler
Geschäftsführer