



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

11. Februar 2014

Nr. 2014-92 R-720-19 Interpellation Leo Brücker, Altdorf, zu Lockerung der
Gefahrgutbeschränkungen in Nationalstrassentunnels

I. Ausgangslage und Vorbemerkung

Am 23. Oktober 2013 reichte Landrat Leo Brücker, Altdorf, eine Interpellation mit dem Titel Lockerung der Gefahrgutbeschränkungen in Nationalstrassentunnels ein. Er bezieht sein Anliegen auf die Vernehmlassung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), welches Ende 2013 eine Vernehmlassung zu der von ihr vorgeschlagenen Revision der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR; SR 741.621) und der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) durchgeführt hat. Gegenstand der Vernehmlassung ist insbesondere die Neuzuteilung der Strassentunnels zu international standardisierten Tunnelkategorien. Die Kategorie definiert, welche und wie viel gefährliche Güter durch einen Tunnel transportiert werden dürfen.

Mit dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (ADR; SR 0.741.621) wurde per 1. Januar 2007 hinsichtlich der Beschränkung der Beförderung von gefährlichen Gütern durch Strassentunnels ein auf internationaler Ebene standardisiertes System eingeführt. Dabei werden für Tunnels nebst der Kategorie A (keine Einschränkung für Gefahrguttransporte) vier Kategorien (B, C, D, E) festgelegt, welche die Beförderung von Gefahrgut beschränken. Der Schweiz verblieb es dabei einzig zu bestimmen, welcher Kategorie ein Tunnel zugeordnet wird.

Die Arbeiten zur Umsetzung der ADR-Tunnelregelung in der Schweiz wurden nach Inkrafttreten der internationalen Regelung im Jahr 2007 an die Hand genommen. Eine netzweite und kohärente (d. h. alle Schweizer Tunnel des Durchgangsstrassennetzes) Umsetzung der internationalen Prämissen auf nationaler Ebene konnte aufgrund der Komplexität der Aufgabe allerdings nicht innerhalb der kurzen Übergangsfrist von drei

Jahren (bis 31. Dezember 2009) bewerkstelligt werden. Ohne entsprechende Kategorisierung und Signalisierung nach internationalen Vorgaben wären im Abkommen festgehaltene Tunnels (darunter der Seelisberg- und Gotthardtunnel) ab 2010 aber keinerlei Einschränkungen mehr unterstanden (sie wären automatisch der Kategorie A zugeordnet worden). Daher wurden die 15 Tunnels, für die damals bereits Transportbeschränkungen für gefährliche Güter bestanden hatten, im Sinne einer "Übergangsregelung" der Kategorie E zugeordnet, mit welcher der damalige Zustand der Beschränkungen (so weit wie möglich) aufrechterhalten werden konnte. Es wurden also die damaligen Tunnelrestriktionen beibehalten, bis eine Beurteilung mit dem neu zu entwickelnden Verfahren möglich ist.

Das UVEK hat in der Zwischenzeit das Verfahren für die Kategorisierung der Tunnels festgelegt und stützt die Tunnelbeschränkungen nun auf der Basis einer neu entwickelten Risikoermittlungsmethodik ab. Sie wird in drei Stufen unternommen:

1. Im Rahmen der vereinfachten Risikoanalyse (Stufe 1) wird anhand der zehn relevantesten Einflussfaktoren geprüft, ob erhöhte Risiken vorliegen und daraus folgend eine detaillierte Risikoanalyse erstellt werden muss. Andernfalls wird ein Tunnel als unkritisch betreffend Gefahrguttransporten betrachtet und der Tunnelkategorie A (=Tunnel ohne Beschränkung) zugeordnet.
2. Im Rahmen der detaillierten Risikoanalyse (Stufe 2) werden die Risiken genauer abgebildet. Gestützt auf einen Vergleich mit den Kriterien gemäss Störfallverordnung (StFV; SR 814.012) kann für die Annahme einer bestimmten Tunnelkategorie abgeklärt werden, ob die Risiken akzeptabel sind oder nicht. Dann unterzog das Bundesamt für Verkehr (ASTRA) alle Tunnels des Nationalstrassennetzes sowie jene Tunnels auf Kantonsstrassen, die bereits Beschränkungen unterworfen waren, der Risikoermittlungsmethodik. Die daraus resultierenden Kategorisierungen wurden sodann unter Berücksichtigung weiterer Aspekte als der rein naturwissenschaftlichen überprüft (insbes. Berücksichtigung von Alternativrouten, wirtschaftliche Bedürfnisse, Verkehrspolitik) und zum Teil modifiziert.
3. In einer dritten Phase wurden den betroffenen Kantonen die Kategorisierungsvorschläge des ASTRA zur Stellungnahme zugestellt. Zudem wurden alle Kantone aufgefordert, Umklassierungen von Tunnels in ihrer Zuständigkeit beim ASTRA zu beantragen, damit im Rahmen der vorliegenden Revision auch allenfalls erforderliche Tunnelbeschränkungen auf dem Kantons- oder Gemeindestrassennetz berücksichtigt werden können. Zu diesem Zweck wurde ihnen die Risikoermittlungsmethodik des ASTRA zur Verfügung gestellt.

II. Beantwortung der gestellten Fragen

1. *Wie stellt sich der Regierungsrat zur Aufhebung der Gefahrgutbeschränkung im Seelisbergtunnel?*

Der Regierungsrat hat mit RRB Nr. 2013-808 R-101-11 in der Vernehmlassung des UVEK Stellung bezogen. In seiner Vernehmlassungsantwort befürwortet er grundsätzlich die Aufhebung der Beschränkung im Gefahrguttransport im Seelisbergtunnel (SBT), hält den Zeitpunkt aber für etwas verfrüht.

Zum heutigen Zeitpunkt besteht im SBT werktags von 07:00 Uhr bis 17:00 Uhr keine Beschränkung für den Transport von Gefahrgütern. Für die Zeiten nachts, an den Wochenenden und an den Feiertagen besteht aber dieselbe Beschränkung wie im Gotthard-Strassentunnel (GST; Tunnelkategorie E). Die Beschränkung für Gefahrguttransporte im SBT zu Randzeiten wurde seinerzeit eingeführt, weil in diesen Randzeiten weniger Angehörige der Feuerwehr im Werkhof verfügbar waren. Heute wird die Feuerwehr des Werkhofs Flüelen jedoch durch die Feuerwehr Altdorf unterstützt, so dass rund um die Uhr Angehörige der Feuerwehr zur Ereignisbewältigung eingesetzt werden können. Trotz dieses Umstands wurde die Einschränkung in den Randzeiten weiterhin aufrechterhalten, bis die Tunnels nach der neu entwickelten Risikoermittlungsmethodik des UVEK kategorisiert werden können.

In der Zwischenzeit hat sich die Methode der Risikoanalyse für Tunnels etabliert und die Risiken verschiedener Tunnels sind bekannt. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat im Rahmen einer Anhörung die neue Einteilung der Tunnels vorgestellt. Neu soll im SBT die Beschränkung für Gefahrgutbeförderung künftig aufgehoben werden (also auch nachts und an den Wochenenden sowie an den Feiertagen), weil die Analyse Risiken im akzeptablen Bereich aufweist und keine weiteren Gründe für die Aufrechterhaltung der Beschränkung sprechen.

Der Regierungsrat hat allerdings in seiner Vernehmlassungsantwort darauf hingewiesen, dass zurzeit im SBT aber verschiedene Erhaltungsprojekte durchgeführt werden, die voraussichtlich bis anfangs 2016 andauern. Da der SBT durch die Arbeiten vorwiegend zur Nachtzeit im Gegenverkehr betrieben wird, ist die Streichung des SBT von der Liste mit beschränkenden Kategorien aus Sicherheitsüberlegungen vorderhand problematisch. Zudem sei der SBT ein Bauwerk, das in Bezug auf die Entwässerung immer noch nicht dem Stand der Technik und damit auch dem Gewässerschutzgesetz entspreche. Der Sanierungsbedarf seitens ASTRA ist wohl erkannt, aber noch nicht umgesetzt.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der Regierungsrat mit der Aufhebung der Gefahrgutbeschränkung im SBT grundsätzlich einverstanden ist. Er ist aber der Meinung, dass diese Massnahme erst dann umgesetzt werden sollte, wenn diese Erhaltungsprojekte abgeschlossen sind (voraussichtlich ab 2016).

2. *Teilt der Regierungsrat die Bedenken, dass eine zweite Röhre zu einer Aufhebung der Restriktionen im Gotthardtunnel ähnlich wie beim Seelisbergtunnel führen könnte?*

Ja, die Regierung teilt diese Bedenken. Sie ist aber klar der Meinung, dass die Tunnelrestriktionen nicht zur Diskussion stehen und am Regime festzuhalten ist.

3. *Teilt der Regierungsrat die Bedenken, dass eine Lockerung der Gefahrgutbeschränkung im Seelisberg und am Gotthard die ohnehin defizitäre Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene noch zusätzlich behindern würde?*

Im Moment ist die Aufhebung der Beschränkungen für den Transport von Gefahrgut im GST kein Thema.

Der Regierungsrat misst den denkbaren Aufhebungen von Gefahrguttransporten im GST einen deutlich grösseren Einfluss auf die Verlagerung zu als einer Aufhebung im SBT. Vor der Einführung der Tunnelkategorie E für den GST betrug der Anteil von Gefahrguttransporten 15 Prozent. Der Regierungsrat geht davon aus, dass eine Aufhebung der Einschränkung am GST zweifellos dazu führen würde, dass der bisherige Umwegverkehr über die Nachbarstaaten und der verlagerte Verkehr zumindest teilweise wieder zurück auf die Schweizer Strassen gelangen könnte.

Der Regierungsrat hält aus den dargelegten Gründen jede denkbare Aufhebung der heutigen Gefahrgut-Regelung am Gotthard für die Umsetzung der Verlagerungspolitik für hinderlich. Das heutige Gefahrgut-Regime am Gotthard ist deshalb beizubehalten.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Interpellationstext); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Amt für Umweltschutz; Amt für Kantonspolizei; Amt für Strassen- und Schiffsverkehr; Direktionssekretariat Gesundheits-, Sozial- und Umweltdirektion; Direktionssekretariat Sicherheitsdirektion und Sicherheitsdirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats
Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'B. C.', written over the printed text 'Der Kanzleidirektor'.