

Kleine Anfrage

Lärmsanierung der Eisenbahnen

- a) an der bestehenden SBB – Strecke
- b) an der neuen Zufahrt zum NEAT - Basistunnel

1. Auf welchen Grundlagen (Lärmimmissionsmessungen) basieren die Emissionspläne zum Bahn- und Strassenlärm (Messungen einzeln oder kumuliert)?
2. Wird der Einfluss Lärm laufend überwacht, nachgetragen und bei den Projektierungen und Verhandlungen (Kanton/SBB/Strasse/Private) auch laufend berücksichtigt respektive umgesetzt ?
3. Ist der Regierungsrat gewillt, die Lärmschutzmassnahmen der SBB auch an der Zufahrt zum NEAT-Basistunnel auf Grund des schon heute überalterten Emissionsplans 2015 hinzunehmen?
4. Was gedenkt der Regierungsrat zu unternehmen, damit der Lärm von der Strasse nicht auf die Schiene verlagert wird, d.h. der Kanton, vor allem der Talboden nicht nur tagsüber, sondern auch nachts unter ständigem Lärm und Kreischen der Bremsen, insbesondere der Güterzüge leidet.

Begründung zur Fragestellung:

Im **Zugverkehr** ist eine ständige Zunahme zu verzeichnen durch;

- **die rollende Landstrasse** **+ 5,5%**
- **den Wagenladungsverkehr** **+ 5,0 %**
- **den unbegleiteten Verkehr** **+ 1,7 %**

Im Jahre 2000 wuchs der Schienengüterverkehr um **12 %**.

Die Zahlen in Bezug auf den Schienenverkehr stammen aus dem

Verlagerungsbericht des Bundesrates an die parlamentarischen Kommissionen vom 27.3.2002.

Dieser Verlagerungsbericht nennt eine ganze Reihe von beschlossenen und teils bereits eingeleiteten Massnahmen, die den Schienengüterverkehr erheblich ankurbeln sollen.

Ziel ist eine Reduktion auf nur noch 650 000 alpenquerende LKWs pro Jahr bis spätestens 2009.

Weitere vorgesehene Massnahmen in Bezug auf die Verkehrsverlagerung Strasse – Schiene sind:

- LSVA - Erhöhung im Jahre 2007, um den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern.
- Erhöhung der europäischen Zusammenarbeit zur Erhöhung des Güterdurchsatzes.
- Für Güterzüge;
 - Höhere Geschwindigkeiten
 - Höhere Achslasten mit entsprechenden Erschütterungen
 - Erhöhung der Zughakenlast
 - Priorisierung des Güterverkehrs

SBB Cargo will die Transportmenge auf der Schiene bis zum Jahr 2012 verdoppeln, bis zum Jahre 2020 verdreifachen.

Die heute bekannten Zugszahlen gemäss Alptransit Bericht vom 23. Mai 1990 sollen um bis zu 200 Einheiten pro Tag steigen.

Das Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen vom 24. März 2000 hat nur Auswirkungen auf das schweizerische Schienennetz und auf das in der Schweiz immatrikulierte Wagenmaterial.

Immatrikuliertes Wagenmaterial heisst noch lange nicht, dass alle Wagen im Eigentum der SBB sind. So sind z.B. Zisternenwagen und Wagen für den Loseguttransport zu 95 % in Privatbesitz. Und was das wiederum heisst in Bezug auf die Lärmsanierung dieser Güterwagen, muss hier nicht speziell erwähnt werden.

Politische Wertungen des Themas Eisenbahnlärm:

In vielen Gesprächen, auch mit kommunalen Behördenmitgliedern kam zum Ausdruck, es soll bei den Eisenbahnen nicht in bauliche Lärmschutzmassnahmen, sondern vielmehr in die Wagensanierung investiert werden.

Diese Aussage zeigt auf, wie wenig sich die Leute vertieft mit dieser Bahnlärm-Problematik befassen.

Warum diese Aussage;

In den **Verordnungen** zu den Bundesgesetzen ist genau umschrieben, was die Grundlagen zu den Emissionsplänen in Bezug auf die Lärmsanierungen von Strasse und Bahn sind. In Bezug auf die Lärmsanierung der Eisenbahnen steht

wörtlich folgendes geschrieben:

Das Rollmaterialsanierungskonzept berücksichtigt folgende Anteile von lärmsanierten beziehungsweise lärmarmen Reisezug- und Güterwagen in Prozenten:

a) Schweizerische Reisezüge	100 %
b) Ausländische Reisezüge	100 %
c) Blockzüge	100 %
d) Rollende Autobahn	60 %
e) unbegleiteter Kombiverkehr (UKV)	50 %
f) Güterverkehr Schweiz	40 %
<small>(Schienenverkehr mit Quell und/oder Zielort Schweiz, enthält auch ausländische Wagen)</small>	
g) Güterzüge Transit	10 % lärmsanierte Wagen

80% der Güterzüge Transit bestehen aus ausländischen Wagen

Diese Werte basieren auf einem Verkehrsaufkommen gemäss Schlussbericht über die FinöV vom 18. Februar 1997, Angebotsstruktur der Transitachsen Gotthard und Lötschberg.

Diese Angebotsstruktur als Grundlage der Lärmbekämpfung ist gemäss Verlagerungsbericht des Bundesrates vom 27.3.02, Bericht an die parlamentarischen Kommissionen, längstens überholt.

In Bezug auf die lärmsanierten, ausländischen Wagen weise ich auf die Botschaft des Bundesrates vom 1. März 1999 über die Lärmbekämpfung der Eisenbahnen hin.

Kurz gesagt:

die ausländischen Bahnen und privaten Güterwagenbesitzer sind in keiner Art und Weise verpflichtet eine Lärmsanierung an der Quelle, dem Wagenmaterial durchzuführen. Ohne Finanzierung durch die EU wird eine solche Massnahme kaum oder dann erst bis in 50 Jahren realisierbar sein. So zu lesen in der Botschaft des Bundesrates an das Parlament für die Behandlung der Gesetzesvorlage.

Eine Zunahme des Eisenbahn- und des Strassenlärms dürfte für den Kanton Uri katastrophale Folgen haben.

Es ist deshalb notwendig, dass die Neat-Zufahrt und die Neat-Linienführung lärmässig angepasst werden. Mit anderen Worten heisst das, Schächtenunterführung und NEAT in den Berg.

Folgendes wurde letzte Woche von Bundesseite veröffentlicht:

Der Bund wird in Zukunft die Planungen der Verkehrsträger Strasse und Schiene nach den Grundsätzen einer nachhaltigen Verkehrspolitik vornehmen. Die Sachpläne dienen dabei als Koordinationsmittel. Das Astra und das Bundesamt für Verkehr haben für die konzeptionellen Teile der Sachpläne Strasse sowie Schiene/öffentlicher Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Raumentwicklung ein Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren eingeleitet. Die erste Etappe, die öffentliche Mitwirkung, wird bis Mitte Februar 2003 dauern.

Ich gehe davon aus, dass der Kanton Uri dazu eingeladen ist und im Sinne vorgenannter Ausführungen entspr. Mitwirkung erbringt

Schlussbemerkung

In der Dezembersession 2002 behandeln wir das Traktandum:

- Revision der Stipendienverordnung

Dabei geht es um die beruflich Gestaltung der Zukunft unserer Jugend, der nächsten Generationen, von Uri.

In meiner kleinen Anfrage geht es ebenfalls um die Zukunft, nämlich um die Erhaltung und Gestaltung eines zukunftssträchtigen Lebensraumes, eines für unsere zukünftigen Generationen lebenswerten Kanton Uri.

Ich danke für die Beantwortung im Voraus.

Altdorf, 07. Dezember 2002

Zacharias Büchi, Landrat FDP