

25. Februar 2003

Nr. 111 R-630-17 Kleine Anfrage Zacharias Büchi, Altdorf, zur Lärmsanierung der Eisenbahnen a) an der bestehenden SBB-Strecke und b) an der neuen Zufahrt zum NEAT-Basistunnel

1. Ausgangslage

Am 7. Dezember 2002 hat Landrat Zacharias Büchi zu obigem Thema vier Fragen gestellt, welche im Folgenden beantwortet werden. Im Einverständnis mit Landrat Zacharias Büchi erfolgt die Beantwortung leicht verspätet.

2. Antwort des Regierungsrates

Auf welchen Grundlagen (Lärmimmissionsmessungen) basieren die Emissionspläne zum Bahn- und Strassenlärm (Messungen einzeln oder kumuliert)?

Der Emissionsplan ist ein Instrument, welches eigens zur lärmtechnischen Sanierung von bestehenden Eisenbahnstrecken entwickelt worden ist. Es hat auch Gültigkeit für die Lärmsanierung von NEAT-Strecken. Der Plan basiert auf dem Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen vom 24. März 2000 (BGLE; SR 742.144) und der dazugehörigen Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen vom 14. November 2001 (VLE; SR 741.144.1). In der VLE sind die im Jahr 2015 mit dem dannzumaligen Eisenbahnverkehr zu erwartenden Lärmemissionen für jede Eisenbahnstrecke festgeschrieben. Die darin ausgewiesenen Werte dienen zur Dimensionierung der notwendigen Schallschutzmassnahmen auf einer einheitlichen Basis. Lärmsanierungen nach dem BGLE werden nur getätigt und vom Bund (nicht von den Lärmverursachern, den Eisenbahnen) bezahlt, wenn gemäss dem Emissionsplan bei bahnlärmexponierten Liegenschaften im Jahr 2015 Grenzwert-Überschreitungen zu erwarten sind. Allfällig verbleibende Überschreitungen von Lärmgrenzwerten sind dannzumal gemäss den Bestimmungen des Bun-

desgesetzes über den Umweltschutz (USG; SR 814.01) und der Lärmschutzverordnung (LSV; SR 814.41) zu sanieren. Die Kosten dafür haben dann die Lärmverursacher, d. h. die Bahnen zu tragen. Die Grundlagen des Emissionsplanes sind im Anhang 2 der VLE aufgeführt. Daraus geht hervor, dass die Emissionen für das Jahr 2015 unter verschiedenen Annahmen betreffend die Verkehrsmengen- und Rollmaterialentwicklung berechnet worden sind.

Die Umsetzung von Verkehrsdaten in Lärmemissionen erfolgt nach einer erprobten Rechenvorschrift. Lärmimmissionsmessungen waren die Grundlage zur Erarbeitung dieser Rechenvorschrift. Lärmimmissionsmessungen werden stichprobenweise zur Überprüfung der Resultate vorgenommen.

Für den Strassenlärm gibt es keinen Emissionsplan. Als Grundlage für die Lärmbeurteilungen kommt dort gemäss Artikel 37 LSV ein Lärmbelastungskataster zur Anwendung. Der Strassenlärmkataster zeigt auf, auf welchem Strassenabschnitt der Verkehr aktuell welchen Lärm erzeugt und welche Lärmimmissionen bei den angrenzenden Liegenschaften daraus resultieren.

Bezüglich der NEAT bleibt anzumerken, dass die VLE und damit der Emissionsplan nur für bestehende Strecken zur Anwendung kommt; nicht aber für wesentlich geänderte und für Neubau-Strecken. Bei letzteren kommt das USG in Verbindung mit der LSV zur Anwendung. Die Basis bildet dort gemäss Artikel 37 LSV ein nachzuführender Lärmbelastungskataster. Darauf abgestützt werden Lärmprognosen erarbeitet, welche die neueste Verkehrs- und Rollmaterialentwicklung berücksichtigen.

Die Lärmmessungen von Bahn- und Strassenlärm werden lärmquellenorientiert, d. h. einzeln und nicht kumuliert vorgenommen.

Wird der Einfluss Lärm laufend überwacht, nachgetragen und bei den Projektierungen und Verhandlungen (Kanton/SBB/Strasse/Private) auch laufend berücksichtigt respektive umgesetzt?

Das sogenannte Lärmmonitoring, d. h. die kontinuierliche Lärmüberwachung mit dem Ziel, den Behörden rechtzeitig lärmbezogene Entscheidungsgrundlagen für Verkehrsmassnahmen zu liefern, ist noch neu. Schweizweit sind erste Stationen zur lärmtechnischen Überwachung von Schienen- und Strassenlärm in Betrieb. Der Kanton Uri hat die Bedeutung eines solchen Lärmmonitorings schon früh erkannt und dieses in Zusammenarbeit mit dem Bund umgesetzt. Die Ergebnisse werden bei Projektierungen und Ver-

handlungen (z. B. beim NEAT-Projekt) eingebracht.

Schiene

Bund: Im Bereich des Eisenbahnlärms hat der Bund mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) umfangreiche Aufgaben im Bereich des Lärmschutzes übernommen. Gemäss Artikel 5 VLE führt das BAV Erhebungen über die Entwicklung des Eisenbahnlärms durch und informiert periodisch über die Ergebnisse. Für die Kontrolle der Wirksamkeit der Rollmaterialsanierung und die Zuverlässigkeit des Emissionsplans ist eine Überprüfung der Lärmemissionen im ordentlichen Betrieb unabdingbar. Ein geeignetes Monitoring der Lärmemissionen soll der Vollzugsbehörde Aufschluss über die Entwicklung der Lärmemissionen im Zeitraum der nächsten 14 Jahre geben. An sechs für die Schweiz typischen Eisenbahnstrecken, darunter bei Steinen (Kanton Schwyz), sind zur Zeit Lärm-Monitoring-Stationen in Betrieb.

Kanton: Im Rahmen der Lärmsanierung des SBB-Huckepack-Korridors und des Projektes NEAT stellte sich die kantonale Umweltschutzfachstelle bereits vor Jahren die Frage, ob die von den SBB in den Lärmkatastern ausgewiesenen Lärmemissionen einer experimentellen Überprüfung Stand halten und ob das angewendete Schallausbreitungsrechenmodell für die Berechnung der Lärmimmissionen den Besonderheiten eines Alpentals gerecht wird. Die Resultate der Untersuchungen ergaben tiefere Emissionswerte im Vergleich zu den im Emissionskataster 2000 ausgewiesenen. Hingegen wurden die Zweifel an der Anwendbarkeit des Eisenbahnlärmausbreitungsmodells Semibel in unserer Topographie über grössere Distanzen bestätigt. In nächster Zukunft werden in dieser Hinsicht Gespräche mit den zuständigen Bundesstellen geführt.

Strasse

Bund: Im Strassenbereich bezweckt der Bund mit dem Verkehrsverlagerungsgesetz die Verlagerung des alpenquerenden Transitgüterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Das Gesetz verlangt im Weiteren flankierende Massnahmen, so z. B. ein Umweltmonitoring längs der Nationalstrassen A2 und A13. Eine der sechs Stationen befindet sich beim Autobahnanschluss Erstfeld. Mit diesen Stationen wird u. a. die Lärmbelastung erhoben. Zusammen mit Verkehrserhebungen werden damit Lärmprognosen erstellt. Diese Ergebnisse stehen auch den Kantonen zur Verfügung.

Kanton: Das Amt für Tiefbau führt im Zusammenhang mit Strassenlärmsanierungsprojekten stichprobenweise Lärmmessungen und gleichzeitig Verkehrszählungen durch. Daraus werden die Lärmemissionswerte berechnet. Diese Werte und die Lärmimmissi-

onswerte von Gebäuden in Strassennähe werden im Strassenlärmkataster des Kantons Uri zusammengefasst und laufend nachgeführt. Diese Ergebnisse bilden die Grundlage für die Ausarbeitung von Lärmschutzprojekten und die Ausgestaltung von Lärmschutzmassnahmen. Im Kanton Uri sind bei den Kantonsstrassen rund 90 Prozent der Lärmsanierungsprogramme genehmigt, bei den Nationalstrassen rund 70 Prozent.

Ist der Regierungsrat gewillt, die Lärmschutzmassnahmen der SBB auch an der Zufahrt zum NEAT-Basistunnel aufgrund des schon heute überalterten Emissionsplanes 2015 hinzunehmen?

Das NEAT-Auflageprojekt vom Bahnhof Altdorf bis zum Tunnelportal des Gotthard-Basistunnels wird von der AlpTransit Gotthard AG (ATG) zum Teil als wesentlich geänderte Anlage, zum Teil als Neuanlage beurteilt. Bei einer wesentlich geänderten Anlage gelten die Immissionsgrenzwerte gemäss USG und LSV, bei einer Neuanlage sind die 5 dB tieferen Planungswerte einzuhalten. Grundlage hiezu bildet der Emissionskataster, welcher sorgfältig erhoben worden ist und im Gegensatz zum Emissionsplan nachgeführt wird.

Der Regierungsrat verlangt in seiner Einsprache zum NEAT-Auflageprojekt 2003, dass der gesamte NEAT-Streckenabschnitt vom Bahnhof Altdorf bis zum Portal des Gotthard-Basistunnels als Neuanlage zu gelten hat. Der Regierungsrat verlangt im Weiteren eine Verbesserung des Lärmschutzes des NEAT-Auflageprojektes 2003, damit der Talboden mit den angrenzenden Wohngebieten nicht zusätzlich mit Lärm belastet wird. Er ist sich allerdings bewusst, dass die beste Lärmschutzmassnahme die Realisierung der Bergvariante darstellt.

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 nicht unter ständigem Lärm und Kreischen der Bremsen, insbesondere der Güterzüge, leidet?

Der Regierungsrat bemüht sich in vielfältiger Weise darum, dass zwar der Verkehr, nicht aber der Lärm von der Strasse auf die Schiene verlagert wird. So hat sich der Regierungsrat bezüglich der NEAT-Linienführung für eine Bergvariante eingesetzt. Bei der Lärmsanierung des SBB-Huckepack-Korridors setzt sich der Kanton jeweils für Lösungen ein, welche einen optimalen Schutz der Bevölkerung vor übermässigem Lärm ergibt. Der Regierungsrat hat 1995 mit den SBB und dem BAV eine Vereinbarung betreffend die Lärmsanierung des Huckepack-Korridors abgeschlossen. Diese Vereinbarung stellt sicher,

dass der Kanton Uri bei der Lärmsanierung der Eisenbahnanlagen prioritär behandelt wird. Dies führt dazu, dass nach einem sehr langen Warten in den nächsten Jahren die Lärmsanierungsprojekte von Sisikon bis Göschenen schnell realisiert werden. Dabei gilt es auch zu erwähnen, dass auf der Bergstrecke Lärmsanierungen durchgeführt werden, welche sich auf den aktuellen Emissionskataster beziehungsweise die heutigen hohen Lärmbelastungen abstützen und nicht auf den Emissionsplan, welcher nach der Eröffnung der NEAT tiefere Lärmbelastungen ausweist.

Im Weiteren setzt sich der Regierungsrat für eine rasche Lärmsanierung der Kantonsstrassen und der Nationalstrassen ein. Damit soll auch der Strassenlärm weiter reduziert werden. Leider gibt es in diesem Bereich weitere Verzögerungen, weil der Bund und der Kanton Uri nicht in der Lage sind, die erforderlichen finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen.

Mitteilung an Mitglieder des Landrates; Mitglieder des Regierungsrates; Standeskanzlei; Rathauspresse; Amt für Umweltschutz; Direktionssekretariat Gesundheits-, Sozial- und Umweltdirektion; Gesundheits-, Sozial- und Umweltdirektion.

Im Auftrag des Regierungsrates
Standeskanzlei Uri
Der Kanzleidirektor