

Beantwortung der überparteilichen Interpellation Zacharias Büchi, Altdorf, betreffend "Massnahmen zum Schutz vor NEAT-Belastungen"

Frau Präsidentin,
meine Damen und Herren

Am 11. Juni 2001 haben Landrat Zacharias Büchi und 57 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner, gestützt auf Artikel 84 der Geschäftsordnung des Urner Landrates, eine Interpellation betreffend Massnahmen zum Schutz vor NEAT-Belastungen eingereicht und begründet. Die Interpellation enthält fünf Fragen.

Der Regierungsrat äussert sich dazu wie folgt:

I. Allgemeines

Der Regierungsrat ist sich insbesondere der Lärmproblematik, aber auch des Problems der Erschütterungen und der Strahlenbelastung im Zusammenhang mit dem Betrieb der NEAT und der heutigen SBB-Stammlinie bewusst. Er hat denn auch am 5. Juli 2001 gegen das NEAT-Auflageprojekt Erstfeld und Rynächt/Altdorf Einsprache erhoben. Wichtige Einsprachepunkte befassten sich dabei mit der Lärm-, Erschütterungs- und Strahlenproblematik. Denn die vorgesehenen Lärm-, Erschütterungs- und Strahlenschutzmassnahmen sind nach Meinung des Regierungsrates ungenügend.

Am 7. Mai 2001 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die Vernehmlassung zur Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen und die Anhörung zum Emissionsplan eröffnet. Diese Verordnung soll die notwendige Rechtsgrundlage schaffen, um die anstehende Lärmsanierung der Eisenbahnen verwirklichen zu können. In seiner Vernehmlassungsantwort hat der Regierungsrat festgehalten, dass er nicht einverstanden sei, dass der Emissionsplan zum heutigen Zeitpunkt abschliessend für den Planungshorizont 2015 festgelegt werde. Es seien etliche entscheidende Randbedingungen noch nicht ausreichend geklärt. So gründen z. B. die Annahmen der Verkehrsmenge und Zusammensetzung für das Jahr 2015 auf Prognosen, bei denen verständlicherweise noch offen sei, ob sie einmal zutreffen werden. Auch bei der Lärmsanierung der inländischen und ausländischen Güterwagen sei sowohl der zeitliche Ablauf wie auch die technische Ausgestaltung noch weitgehend offen. Schliesslich seien auch die technischen Möglichkeiten im Jahre 2015 zum heutigen Zeitpunkt noch nicht erkennbar. Der Regierungsrat hat mit dieser Begründung den vorgeschlagenen Emissionsplan, welcher für den Planungshorizont 2015 abschliessende Beurteilungsemissionspegel festlegen wollte, abgelehnt. Er hat statt dessen beantragt, der Emissionsplan sei bei Abschluss der Rollmaterialsanierung im Jahre 2009 zu aktualisieren und im Jahre 2015 aufgrund der dannzumaligen Erkenntnisse neu festzulegen. Ebenfalls solle auf diesen Zeitpunkt hin der technische Stand der Lärminderung der Schienenfahrzeuge neu überprüft werden.

Wo die Verkehrsmengen und -zusammensetzung in der Wirklichkeit von den angenommenen Immissionspegeln in der Hinsicht abweichen, dass die effektiven Lärmemissionen unterschätzt worden wären, müssten nachträgliche Lärmsanierungsmassnahmen geprüft und angeordnet werden.

Diese Überlegungen zeigen, dass der Regierungsrat die Sorge betreffend den Schutz des Urner Lebensraumes vor übermässiger Lärm-, Erschütterungs- und Strahlenbelastung durch den Eisenbahnverkehr erkannt hat und ernst nimmt. Es wird daraus aber auch ersichtlich, dass zum heutigen Zeitpunkt noch viele Informationen in Bezug auf die effektive Lärm-, Erschütterungs- und Strahlenbelastung fehlen. Dies führt dazu, dass der Regierungsrat die Fragen der Interpellation im Folgenden z. T. nur allgemein beantworten kann.

II. Zu den einzelnen Fragen

1. *Welches sind die gesetzlichen Grundlagen, die zur Errechnung der Lärmemissionen auf der offenen NEAT-Neubaustrecke angewendet wurden?*

Das NEAT-Auflageprojekt hat sich an den Bestimmungen des eidgenössischen Umweltschutzgesetzes und der Lärmschutzverordnung orientiert. Es hat Teile der Neubaustrecke nicht als Neuanlage qualifiziert, sondern als Änderung einer bestehenden Anlage und auf diesen Abschnitten dementsprechend die Immissionsgrenzwerte anstelle der Planungswerte als massgeblich erklärt. Für die Lärmberechnungen und die Festlegung der Lärmschutzmassnahmen wurde ein Emissionsplan mit einem Planungshorizont 2015 ausgewiesen. Dieser stützt sich auf den Emissionsplan der SBB und Ausbreitungsberechnungen des Modells Semibel. Zusätzlich beinhaltet das NEAT-Auflageprojekt eine erhebliche Anzahl beanspruchter Erleichterungen im Sinne der Lärmschutzverordnung.

2. *Welche gesetzlichen Grundlagen liegen den Lärmschutzmassnahmen auf den offenen Streckenabschnitten zugrunde (z. B. Sisikon/Flüelen - Altdorf Bahnhof Süd, bzw. Altdorf Bahnhof Süd - Erstfeld und Erstfeld - Göschenen)?*

Diesen Streckenabschnitten wurden die gleichen gesetzlichen Grundlagen zugrunde gelegt, wie bei der offenen NEAT-Neubaustrecke. Für die Planung der Lärmschutzmassnahmen wurden allerdings die im Vergleich zu den Planungswerten um 5 dB höheren Immissionsgrenzwerte als massgebliche Belastungsgrenzwerte zu Grunde gelegt.

3. *Wird die Urner Bevölkerung durch das Rollmaterialsanierungskonzept mit Planungshorizont 2015 vor den wachsenden Lärmemissionen genügend geschützt?*

Das Rollmaterialsanierungskonzept ist zum heutigen Zeitpunkt noch ziemlich unkonkret und unverbindlich (siehe allgemeine Bemerkungen).

Was den Perimeter des NEAT-Auflageprojektes zwischen dem Bahnhof Altdorf und dem Tunnelportal Erstfeld betrifft, ist der Regierungsrat der Ansicht, dass der geplante Lärmschutz nicht genügt.

Die SBB sind allerdings gestützt auf die gesetzlichen Grundlagen und gemäss einer Vereinbarung mit dem Kanton vom Januar 1995 verpflichtet, den Huckepack-Korridor Gotthard lärmässig zu sanieren. Die früher aufgelegten Lärmsanierungsprojekte waren nach Meinung des Regierungsrates nicht geeignet, einen genügenden Lärmschutz für die Wohnbevölkerung zu erreichen. Der Regierungsrat hat denn auch gegen diese Auflageprojekte Einwände erhoben. Mit Inkrafttreten des neuen Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen hat sich die Rechtsgrundlage auch für diese Lärmsanierungsprojekte im Rahmen des Huckepack-Korridors Gotthard geändert. Ebenfalls stehen den SBB aufgrund der positiven FinÖV-Abstimmung wesentlich mehr finanzielle Mittel für die Lärmsanierung der Eisenbahnen zu Verfügung. Die seither ausgearbeiteten und teilweise aufgelegten Lärmsanierungsprojekte für den Huckepack-Korridor Gotthard (Altdorf, Erstfeld) können nach einer ersten Sichtung des Amtes für Umweltschutz mit wenigen Ausnahmen als zufriedenstellend beurteilt werden. Der Regierungsrat ist aber der Meinung, dass unabhängig vom Rollmaterialsanierungskonzept ein wirklich guter Lärmschutz im unteren Urner Reusstal erst mit der Realisierung der NEAT-Bergvariante und den Umfahrungen von Flüelen und Sisikon auch mit der Stammlinie erreicht wird.

4. *Welche Massnahmen müssen entlang der Neubaustrecke getroffen werden, um Schäden aus Erschütterungen an Gebäuden zu vermeiden (z. B. im Bereich Bahnhof Altdorf und in Sisikon)? Mit welchen Kosten ist zu rechnen und wer trägt sie?*

Der Bundesrat beabsichtigt in naher Zukunft eine neue Verordnung über den Schutz vor Erschütterungen zu erlassen. Eine Vernehmlassung dazu hat allerdings noch nicht stattgefunden. Es kann somit auch nichts weiter zu Grenzwerten, Schutzmassnahmen, Kosten und Finanzierung gesagt werden. Diese Frage kann deshalb zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden, weil keine oder nur ungenügende Beurteilungsgrundlagen vorliegen.

5. *Welche Massnahmen muss der Kanton zu seinen Lasten ergreifen, um bei Störfällen die Anwohner und deren Hab und Gut zu schützen? Mit welchen Kosten ist dafür zu rechnen?*

Grundsätzlich kommen bei einem Störfall verschiedene Ereignisdienste zum Einsatz wie Feuerwehr, Polizei, Sanität, Chemiewehr usw. Was den Kanton im engeren Sinne betrifft, ist es gemäss den Bestimmungen des eidgenössischen und kantonalen Umweltrechts seine Aufgabe, eine ausreichende Schadenwehrorganisation bereitzustellen und die Ereignisdienste zu koordinieren. Mit der kantonalen Chemiewehr Uri verfügt der Kanton über eine

Schadenwehrorganisation, welche bei Störfällen schnell und effizient eingreifen kann. Hinzu kommt im Rahmen des Vorsorgeprinzips, dass die Verursacher möglicher Störfälle, hier die Eisenbahnen mit ihren Gefahrguttransporten, alle notwendigen und vertretbaren Massnahmen zur Minderung des Risikos zu treffen haben. Allerdings sind Grossereignisse denkbar, bei welchen auch die Möglichkeiten der Chemiewehr Uri begrenzt bleiben und damit die Anwohner unter Umständen nicht genügend geschützt werden können.

Inwieweit die Schadenwehren des Kantons Uri im Allgemeinen und die Chemiewehr im Besonderen infolge der NEAT zu vergrössern oder zu verstärken sind, kann heute nicht gesagt werden. Diesbezüglich ist erstrangig die SBB als potentielle Verursacherin angesprochen. Der Regierungsrat hat denn auch in seiner NEAT-Einsprache gefordert, dass die SBB eine Störfallorganisation aufzuziehen habe.

6. *Werden die Anlagegrenzwerte gemäss Verordnung zum Schutz vor nichtionisierender Strahlung (Elektrosmog) an Orten mit empfindlicher Nutzung entlang der Fahrleitungen und im Umfeld der notwendigen Trafo-/Verteilstationen eingehalten?*

Was die bestehenden Hochspannungsleitungen und Trafostationen der SBB betrifft, verfügt der Kanton zur Zeit über keine Informationen und Grundlagen, welche eine Beurteilung erlauben. Gemäss den Bestimmungen der NIS-Verordnung sind solche alte Anlagen, welche die vorsorglichen oder verschärften Emissionsgrenzwerte nicht einhalten, bis spätestens 31. Januar 2005 zu sanieren.

In seiner NEAT-Einsprache hat der Regierungsrat ebenfalls verlangt, dass der Schutz vor nichtionisierender elektromagnetischer Strahlung, ausgehend von Hochspannungsleitungen der Eisenbahnen, der geplanten Funkanlagen und Transformatorenstationen zu verbessern sei. Die angebotenen Erleichterungen seien auf dem ganzen Projektbereich zu verweigern. Gemäss dem NEAT-Auflageprojekt werden die erforderlichen Abstände nach den Bestimmungen der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung nicht überall eingehalten. Teilbereiche sind gar nicht abgehandelt. Es ist auch nicht dargelegt, mit welchen weiteren Massnahmen die Einhaltung der NIS-Grenzwerte erreicht werden könnten.

Im Namen des Regierungsrates
Dr. Markus Stadler, Vorsteher GSUD

Altdorf, 26. September 2001