Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

24. April 2012

Nr. 2012-283 L-720 Postulat Paul Jans, Erstfeld, zu "Erhaltungs- und Interventionszentrum (EIZ) gehört in den Rynächt"; Antwort des Regierungsrats

1. Ausgangslage

Am 14. Dezember 2011 reichten Landrat Paul Jans, Erstfeld, und der Zweitunterzeichner Daniel Furrer, Erstfeld, ein Postulat mit der Forderung "das Erhaltungs- und Interventionszentrum (EIZ) gehört in den Rynächt" ein. Mit dem Postulat fordert er den Regierungsrat auf, die Verlegung des EIZ in den unmittelbaren Tunnelportalbereich der NEAT zu prüfen. Dies soll der Regierungsrat mit Hilfe der zuständigen Stellen der Infrastruktur SBB bewerkstelligen. Der Postulant stellt in diesem Zusammenhang konkrete Fragen (die nachstehenden Fragen sind dem Postulat-Text entnommen):

- Die SBB führt heute in Erstfeld u. a. eine Reparaturwerkstatt und ein Lok Personal Depot. Diese zwei Stützen des Bahnhofs entfallen und sollen einem komplett anderen Konzept weichen. Braucht diese Umnutzung zu einem Werkhof einen Umweltverträglichkeitsbericht?
- Wie kann sich der Regierungsrat in Entscheidungsprozesse wie die Platzierung eines EIZ im laufenden Verfahren mit einbringen?
- Wie sieht die Nutzung des heutigen Installations- und Werkplatzes des NEAT-Areals nach 2016 aus? Gibt es ein Nutzungskonzept?
- Was geschieht auf der Bergstrecke mit dem Cargo Service der SBB, auch wenn der Ceneri-Tunnel erst ab 2019 funktionsbereit ist? SBB Cargo transportierte im Jahr 2011 unter 50 Prozent aller Güter auf der Schiene über den Berg. Kennt man die Absichten der anderen free-acces-Benutzer (rail4chem, BLS, DB, WRS, TXL)? Wie kann ein Traktions-Schiebedienst ohne Personal sichergestellt werden?
- Ist der Standort im heute geplanten EIZ auch im Sinne der Sicherheit auf der Schiene zwischen den Axentunnels, der Gotthard-Nordrampe und dem Basistunnel am richtigen Ort?

In der Begründung zum Postulat wird festgehalten, dass nach der öffentlichen Informationsveranstaltung vom 30. November 2011 seitens der SBB ein pfannenfertiges und undiskutables Projekt aufgelegt worden sei und dass das aufgelegte EIZ-Projekt auf mögliche Entwicklungsperspektiven im SBB-Areal in Erstfeld keine Rücksicht nehme.

2. Bericht und Beantwortung der einzelnen Fragestellungen durch den Regierungsrat

Vorbemerkung

Die Thematik "EIZ auf dem Bahnareal in Erstfeld " hat eine lange Vorgeschichte. Sie wurde anlässlich der Behördendelegation SBB/Uri, in der auch der Gemeindepräsident von Erstfeld Einsitz hat, erstmals im Jahr 2005 konkret thematisiert. Insbesondere seitens der kommunalen Behörden Erstfeld wurde wiederholt und mit Nachdruck gefordert, das EIZ im Bahnareal Erstfeld zu platzieren - dies als Kompensation für den Arbeitsplatzabbau der SBB am Standort Erstfeld.

Die entsprechende Position der Gemeinde Erstfeld kam insbesondere auch im Rahmen der Mitwirkung zur Richtplananpassung für das untere Reusstal zum Ausdruck. Das EIZ ist denn auch explizit im kantonalen Richtplan, den der Urner Landrat anlässlich seiner Session vom 4. April 2012 verabschiedet hat, eingeflossen. Danach übernimmt der Bahnhof Erstfeld mit der Eröffnung des neuen Gotthard-Basistunnels neue Aufgaben als Interventionszentrum und Depotstandort des Lösch- und Rettungszugs.

Vor diesem Hintergrund erachtet es der Regierungsrat als nicht angezeigt, sich hier grundsätzlich mit der Standortfrage des EIZ auseinanderzusetzen. Er ist jedoch ausnahmsweise bereit, die vom Postulanten aufgeworfenen Fragen zu beantworten.

Stellungnahme nach den im Postulat konkret gestellten Fragen

Frage 1

Die SBB führt heute in Erstfeld u. a. eine Reparaturwerkstatt und ein Lok Personal Depot. Diese zwei Stützen des Bahnhofs entfallen und sollen einem komplett anderen Konzept weichen. Braucht diese Umnutzung zu einem Werkhof einen Umweltverträglichkeitsbericht?

Antwort

Ja. Gegenstand des laufenden Plangenehmigungsgesuchs der SBB sind nebst dem Haupt-

und Nebengebäude die Anpassung der Gleis- und Fahrleitungsanlagen sowie der Abbruch verschiedener Gebäude. Die Reparaturwerkstatt ist Bestandteil des Hauptgebäudes und damit im Sinne der gesamtheitlichen Betrachtungsweise nach Umweltschutzgesetz auch Teil des Plangenehmigungsgesuchs. Gemäss Anhang Ziffer 12.2 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) ist das Vorhaben als Ganzes "UVP-pflichtig" (UVP-Pflicht für Projekte über 40 Mio. Franken). Das EIZ kostet rund 60 Mio. Franken.

Das EIZ beinhaltet Bauten und Anlagen, die ganz bzw. überwiegend dem Bau und Betrieb der Eisenbahn dienen (Eisenbahnanlagen). Eisenbahnanlagen dürfen nach Artikel 18 Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101) nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden. Das Verfahren richtet sich nach Art. 18 ff. EBG und nach dem Bundesgesetz über die Enteignung (EntG; SR 711). Genehmigungs- und Leitbehörde ist das Bundesamt für Verkehr BAV. Das Bundesamt für Umwelt ist die zuständige Umweltfachstelle. Mit Eröffnung des Plangenehmigungsverfahren vom 1. Februar 2012 haben nun die kantonalen Instanzen und die Gemeindebehörde Erstfeld die Möglichkeit, innerhalb von drei Monaten dazu Stellung zu nehmen (Art. 18d Abs. 1 EBG). Eine Koordination sämtlicher kantonalen Direktionen und Amtsstellen wird durch die Baudirektion sichergestellt. Der Einbezug der Gemeinde erfolgt ebenfalls über diese Koordinationsstelle. Die Betroffenen werden ihre Interessen mit dem gesetzlich verankerten Einspracherecht wahren und koordinieren ihre Stellungnahmen.

Frage 2

Wie kann sich der Regierungsrat in Entscheidungsprozesse wie die Platzierung eines EIZ im laufenden Verfahren miteinbringen?

Antwort

Der Regierungsrat hat sich in der Vergangenheit bereits verschiedentlich eingebracht - vergleiche dazu die Vorbemerkung auf Seite zwei. Seine grundsätzliche Haltung hat der Regierungsrat z. B. in seiner Antwort vom 20. September 2010 auf die Interpellation Daniel Furrer, Erstfeld, zu einem Masterplan für die Bahnanlagen in Erstfeld dargelegt.

Der Regierungsrat wird sich formell über die Verfahren im Zusammenhang mit den Orts- und Zonenplanungen (raumplanerische Massnahmen und Prozesse) sowie dem ordentlichen Plangenehmigungsverfahren einbringen. Er erachtet dabei den Standort des EIZ auf dem Areal des Bahnhofs Erstfeld als "gesetzt". Es geht somit bei den aktuellen und künftigen Prozessen darum, die Interessenwahrung von spezifischen und sensiblen Projektelementen sicherzustellen.

Frage 3

Wie sieht die Nutzung des heutigen Installations- und Werkplatzes des NEAT-Areals nach 2016 aus? Gibt es ein Nutzungskonzept?

Antwort

Der heutige Installations- und Werkplatz ist im Eigentum der ATG. Die zukünftige Nutzung des NEAT-Installationsplatzes nach 2016 kann heute (noch) nicht abschliessend beantwortet werden. In diesem Zusammenhang fehlen zurzeit verbindliche Zusicherungen für eine Nachnutzung. Es ist davon auszugehen, dass Teilflächen auch in Zukunft durch die ATG bzw. die SBB benötigt werden (Störfallbecken, Abwärmenutzung usw.). Anderweitige industrielle Nutzungen müssen in Abstimmung mit den bestehenden Infrastrukturen (Tunnelportal), mit dem Landschaftsbild und den übrigen Flächen im Perimeter geprüft werden. Diese Fragestellungen wurden seitens der kantonalen Instanzen bereits eingebracht und sind zurzeit in Abklärung mit der Eigentümerin ATG. Erste Ergebnisse sollen frühestens in der zweiten Jahreshälfte 2012 vorliegen.

Dem Kanton obliegt die Verantwortung für die Richtplanung. Im kantonalen Richtplan ist das Gebiet südlich des Autobahnzubringers in Erstfeld als Entwicklungsschwerpunkt für das Gewerbe definiert. Der Richtplan ist behördenverbindlich, aber nicht grundeigentümerverbindlich, d. h. der Richtplan kann die Absichten der ATG nicht "übersteuern".

Für die Orts- und Zonenplanung ist die Gemeinde Erstfeld zuständig. Ein definitives Nutzungskonzept ist in Erarbeitung. Die kantonalen Instanzen unterstützen die Gemeinde Erstfeld in diesem Prozess.

Frage 4

Was geschieht auf der Bergstrecke mit dem Cargo Service der SBB, auch wenn der Ceneri-Tunnel erst ab 2019 funktionsbereit ist? SBB Cargo transportierte im Jahr 2011 unter 50 Prozent aller Güter auf der Schiene über den Berg. Kennt man die Absichten der anderen free acces Benutzer (rail4chem, BLS, DB, WRS, TXL)? Wie kann ein Traktions-Schiebedienst ohne Personal sichergestellt werden?

Antwort

Mit der Eröffnung des GBT entfallen seitens SBB Cargo Doppeltraktionsleistungen ab Arth-

Goldau sowie Schiebedienste ab Erstfeld. In einer Übergangsphase fährt SBB Cargo bis zur Eröffnung des Ceneri-Tunnels ab Bellinzona in Richtung Süden (und umgekehrt bis Bellinzona aus Richtung Süden) in Doppeltraktion. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass ein grosser Teil des Schienengüterverkehrs nicht auf der Ceneri-Strecke, sondern über Luino geführt wird.

Die SBB erarbeiten in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr sowie den Kantonen Schwyz, Tessin und Uri derzeit ein Konzept zur zukünftigen Bedienung der Bergstrecke. Darin enthalten sind nebst dem Personenverkehr die Anliegen des Güterverkehrs (u. a. SBB Cargo). Diese Konzeptarbeiten sollen im Sommer 2012 abgeschlossen werden.

Die Absichten der anderen free-access-Benutzer werden zum heutigen Zeitpunkt aus strategischen Überlegungen nicht kommuniziert. Aus wirtschaftlicher und ökologischer Sicht ergeben sich durch die Nutzung des GBT Vorteile für alle Güterverkehrsleister, da weniger Einsatz von Zuglokmaterial, kürzere Streckenzeiten und weniger Trassengebühren anfallen. Eine Nutzung des GBT steht dadurch für alle Transporteure auf der Schiene im Vordergrund. Damit soll und nimmt auch die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Strasse weiter zu.

Frage 5

Ist der Standort im heute geplanten EIZ auch im Sinne der Sicherheit auf der Schiene zwischen den Axentunnels, der Gotthard Nordrampe und dem Basistunnel am richtigen Ort?

Antwort

Für die Standortwahl wurde seitens SBB Infrastruktur eine detaillierte Variantenprüfung durchgeführt. Dieser Prozess wurde SBB- und ATG-intern durchgeführt und beinhaltete folgende Standort-Varianten:

- Bahnhof Altdorf;
- Rynächt Ost;
- Rynächt West;
- Bahnhof Erstfeld;
- Kombination mit dem Schwerverkehrszentrum Uri.

Das dazu erarbeitete Betreiberkonzept beinhaltete die gesamte Gotthardachse. Dabei wurden verschiedene Aspekte bewertet: Betrieb, Erhaltung, Intervention, Alarmierung und mögliche Rettungsstandorte. Als weitere Kriterien wurden die Produktion, die Betriebsabwick-

lung, die Realisierung, der Unterhalt und die politische Akzeptanz bewertet. Der vorgesehene Standort des EIZ in Erstfeld zeichnete sich dabei aus folgenden Gründen als Bestvariante aus:

- Die SBB ist Eigentümerin von ausreichenden und dazu geeigneten Flächen.
- Ein grosser Teil des Geländes steht uneingeschränkt zur Verfügung und ist mit SBB-internen Diensten verknüpfbar.
- Die Produktion/Betriebsabwicklung ist für die SBB in Erstfeld optimal, da das Anfahren der Überholgleisanlage Rynächt konfliktfrei möglich ist. Dazu ist die Aufrüstung der Fahrzeuge auf ETCS Level 2 für Einsätze auf der Bergstrecke nicht notwendig.
- Neue Standorte im Rynächt würden Landflächen in der Landwirtschafts- und Entwicklungszone belegen; diese Flächen befinden sich nicht im Eigentum der SBB.
- Eine sinnvolle Koordination mit allen Bahninfrastrukturen und -dienstleistungen in Erstfeld wird ermöglicht.
- Für die Erhaltung und Intervention der Gotthard-Nordrampe und der Axentunnels ändert sich gegenüber dem heutigen Standard mit dem EIZ nichts.

Das EIZ wird für Unterhalts- und Interventionsfunktionen im Gotthard-Basistunnel gebaut. Im neuen Tunnel müssen 308 km Schienen, 43 Weichen und 153 km Fahrleitungen unterhalten werden. Gleichzeitig wird mit dem Interventionszentrum eine schnelle Rettung gefährdeter Personen ermöglicht. Ziel ist es, alle betroffenen Ereigniskräfte schnellstmöglich zu mobilisieren und ihren raschen und zweckmässigen Einsatz sicherzustellen. Dazu soll je ein Lösch- und Rettungszug in Biasca und Erstfeld stationiert werden, die rund um die Uhr mit fünf Personen besetzt werden. Nebst dem GBT gehört auch die Gotthard-Bergstrecke und der Axen zum vorgesehenen Einsatzrayon. Dazu ist eine Nutzung und Kombination mit den bestehenden Ressourcen sowie Anlagen ein grosser Vorteil. Dabei ist zu beachten, dass bei Unterbrüchen oder Schliessungen des NEAT-Basistunnels die Gotthard-Bergstrecke wieder vollumfänglich zum Einsatz kommen könnte.

3. Fazit und Empfehlung des Regierungsrats

Wie im Postulat festgehalten, sind die Verfahren rechtens. Eine Mitsprache und allfällige Interventionsmöglichkeiten wurden auf verschiedenen Ebenen wahrgenommen. Im Rahmen des ordentlichen Plangenehmigungsverfahrens können alle Beteiligten von ihrem Einspracherecht Gebrauch machen.

Wie in den Vorbemerkungen erwähnt, läuft das entsprechende Plangenehmigungsverfahren. Der Standort Erstfeld ist für das EIZ - nicht zuletzt auch aufgrund von Forderungen der Ge-

meinde Erstfeld - im Areal des Bahnhofs Erstfeld aus Sicht des Regierungsrats "gesetzt". Eine Überprüfung der Standortfrage ist deshalb überflüssig und sinnlos. Jetzt geht es vielmehr darum, die Interessenwahrung von spezifischen und sensiblen Projektelementen sicherzustellen.

Gestützt auf die dargelegten Überlegungen empfiehlt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat nicht zu überweisen.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Postulatstext); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Direktionssekretariat Justizdirektion; Direktionssekretariat Volkswirtschaftsdirektion; Justizdirektion und Volkswirtschaftsdirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats
Standeskanzlei Uri
Der Kanzleidirektor

