



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Bundesamt für Verkehr 3003 Bern

NEAT-Gotthardbasistunnel; Stellungnahme zum eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren

Sehr geehrter Herr Direktor Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. November 1995 haben Sie uns die Gelegenheit gegeben, bis Ende Februar 1996 als Kanton zum Auflageprojekt des NEAT-Gotthardbasistunnel Stellung zu nehmen. Wir nutzen diese Möglichkeit in einem für den Kanton Uri sehr wichtigen Vorhaben gerne, vermag das NEAT-Projekt doch den Lebens- und Wirtschaftsraum Uri in vielfältiger und erheblicher Art zu beeinflussen.

T mio nib sic sup blc the brr gif saj ned X dok

Grundlage für die Anhörung der Kantone bildet Artikel 18 des Eisenbahngesetzes (SR 742.101). Die Anhörung von Gemeinden und Betroffenen ist dabei Sache der Kantone. Der Kanton Uri hat nach Erhalt der Vernehmlassungsunterlagen ein kantonsinternes Mitberichtsverfahren ausgelöst, in welchem sich die Fachstellen, alle Gemeinden, Parteien, Verbände und betroffene Grundeigentümer äussern konnten. Dabei hat sich gezeigt, dass die meisten Meinungsäusserungen bereits als Einsprachen im Planauflageverfahren eingegangen sind. In der Gemeinde Silenen wurden 66 Einsprachen und in der Gemeinde Erstfeld eine Einsprache eingereicht. Somit ergeben sich insgesamt 67 Einsprachen, die indirekt auf die kantonale Stellungnahme wirken. Mehrere Gemeinden, Parteien und Verbände äusserten sich nicht speziell in einem Mitbericht zu diesem Verfahren, verwiesen hingegen auf ihre Anliegen, welche in einer Vielzahl von früheren Mitberichten bereits ausführlich dargestellt worden sind und in Stellungnahmen des Urner Regierungsrates eingeflossen sind. Der Inhalt dieser Anliegen ist dem Bund

nicht neu. Trotzdem erachtet es der Regierungsrat als unabdingbar, in dieser Stellungnahme die urnerischen Anliegen erneut darzustellen und mit Anträgen, gestützt auf kantonales Recht, zu untermauern. Die Gemeinden Erstfeld und Silenen verwiesen auf ihre Einsprache und verzichteten auf eine weitergehende Stellungnahme im Mitberichtsverfahren. In einem gesonderten Mitbericht äusserten sich die Gemeinden Altdorf, Attinghausen, Flüelen und Sisikon. Die kantonalen Fachstellen konnten ihre Anliegen bereits in der regierungsrätlichen Einsprache einbringen. Gesonderte Mitberichte trafen noch vom Amt für Forst- und Jagdwesen, vom Amt für Energie und vom Amt für Umweltschutz ein. Von den politischen Parteien Uris äusserten sich die Fortschrittlich-Demokratische Partei Uri (FDP Uri) und die Sozialdemokratische Partei Uri (SP Uri) in formellen Mitberichten, währenddem andere Parteien mündlich auf ihre früheren Stellungnahmen verwiesen und keinen Widerspruch zur regierungsrätlichen Einsprache feststellten. Daneben trafen zwei Eingaben von Bürgern ein, nämlich von F. Gnos-Loretz, Amsteg und von Robert Zwyer, Erstfeld. Die nachfolgende Stellungnahme nimmt Bezug auf die vorgängig erwähnten Äusserungen.

### 1. Ausgangslage

Die Anliegen Uris decken sich mit den Zielen des gültigen Alpentransitbeschlusses und mit dem neuen Verfassungsartikel aus der Alpeninitiative. Danach ist die Umlagerung des transalpinen Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene mit hoher zeitlicher Dringlichkeit anzustreben. Dabei vermag aber kaum jeder denkbare Ansatz die gesetzlich festgelegten Anforderungen von Raumplanung und Umweltschutz zu erfüllen. Die zu wählende Lösung hat explizit ... den Schutz der Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen..., ... genügend Leistungsfähigkeit für die Entlastung der Strassen vom Güterfernverkehr..., ... dem Personenverkehr dienende Lösungen... und ... den Abbau von bereits bestehenden übermässigen Belastungen..." sicherzustellen. An den hier aufgezählten Zielen (vgl. Alpentransitbeschluss vom 4.10.1991) ist der vorliegende Projektteil zu messen. Die nachfolgende Beurteilung mit den Anträgen folgt hauptsächlich aus dem Vergleich zwischen Zielsetzung und Projekt, ergänzt mit notwendigen Anträgen, wie sie sich aus dem Vollzug des kantonalen Rechts ergeben.

### 2. Politische Gewichtung

Der Kanton Uri setzt sich seit Jahren konstant für eine Lösung ein, die nicht nur die eisenbahnlichen Kriterien erfüllt, sondern insbesondere auch den weiteren Kriterien aus dem Raumplanungs- und Umweltschutzrecht nachlebt. Im April 1995 hat der Regierungsrat das vorgezogene Auflageverfahren für den Gotthardbasistunnel noch befürwortet, allerdings unter anderen Rahmenbedingungen. Bis August 1995 durfte aufgrund der mehrfachen

Bestätigungen des Bundesrates die Inbetriebnahme eines Gesamtsystems vom Raum Goldau bis in den Raum Lugano davon ausgegangen werden, dass dank genügend Kapazitäten der Basislinie eine erhebliche Entlastung auf der sanierungsbedürftigen Stammlinie eintreten wird. Demnach konzentrierten sich unsere Anliegen auf die Wahl einer raumverträglichen Projektlösung beim Bau und im Betrieb, und einer Planauflage am Gotthard konnte zugestimmt werden. Erst seit dem Aufkommen von Redimensionierungsabsichten im August 1995 aber gilt der Bau von Zufahrtslinien nicht mehr als sicher, was zu neuen, ganz anderen Rahmenbedingungen führte. Ohne Zufahrtslinien entstehen aber zwischen Goldau und dem Gotthardbasistunnel Kapazitätsengpässe, die nicht nur die erforderliche Leistungsfähigkeit für Gütertransporte, sondern insbesondere auch die wichtige Erschliessung unserer Region mit der Eisenbahn in Frage stellen. Ein entsprechendes Betriebskonzept, das die tatsächlichen Konsequenzen auf der Stammlinie aufzeigen würde, fehlt derzeit immer noch. Daneben muss die bestehende Stammlinie bis an die Kapazitätsgrenze ausgelastet werden, dass die schon bestehenden, übermässigen Umweltbelastungen und Risiken nochmals deutlich zunehmen werden. Der auch in redimensionierten Varianten vorgesehene Lärmschutz vermag insbesondere in den Gemeinden Flüelen und Sisikon keine realistischen Lösung zu bringen, denn die Errichtung eines tauglichen Lärmschutzes würde zu ortsbild- und landschaftsunverträglichen Zuständen führen.

Aufgrund der vorliegenden Unterlagen muss erkannt werden, dass der Verzicht auf die Zufahrtslinien zu weiteren, spürbaren Mehrbelastungen führt, statt deren Abbau zu bringen. Aus der Einsicht, dass redimensionierte Varianten in Uri die gesetzlich vorgeschriebenen Anforderungen nicht zu erfüllen vermögen, musste der Regierungsrat seine Forderungen in Form einer Einsprache gegen das aufgelegte, erste Teilprojekt des NEAT-Basistunnels am 6. Dezember 1995 anbringen. Bereits in der Stellungnahme des Kantons Uri vom 14. November 1995 zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs wurden die Argumente ausführlich dargelegt. Ohne Kenntnis der Lösung bei den Zufahrten auf das zentrale Bauwerk des Basistunnels hin darf der Bau des Basistunnels, auch in Teilen, nicht freigegeben werden. Die regierungsrätlichen Einsprache gegen das Auflageprojekt und die Stellungnahme zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs stellen denn auch integrierende Bestandteile dieser kantonalen Stellungnahme dar, ohne dass sie hier vollumfänglich wiederholt werden. Für die detaillierte Darlegung wird auf diese Originaleingaben verwiesen.

## 3. Thematische Darlegung mit Wertung

# 3.1 Generelle Beurteilung

Bemerkungen in formeller Hinsicht: am 29. November 1995 wurde auf das Fehlen der

Nachweise über Auswirkungen auf Raum und Umwelt schriftlich aufmerksam gemacht. Dies stellt einen Mangel an den Unterlagen zum Auflageprojekt dar.

Gerade hierin liegen aber die zentralen Fragen zur Urteilsfindung, ob einem solchen ersten Ausbauschritt konkret zugestimmt werden kann oder nicht. Weil sich der Kanton Uri seit mehreren Jahren intensiv mit den Fragen der Raum- und Umweltverträglichkeit des NEAT-Projektes auseinandersetzt und sogar eigene Projekte entwickelt hat, ist er sich der zentralen Bedeutung der Zufahrtslinien in bezug auf Raumplanung und Umweltschutz bewusst. Das heute zu beurteilende Teilprojekt des Gotthardtunnels stellt den Hauptteil der Gotthardbasislinie dar. Die Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind für die Bauphase weitgehend beschrieben, doch fehlen die wichtigen Angaben über die Auswirkungen im Betrieb. Der Gotthardbasistunnel macht für sich alleine keinen Sinn. Er wird mit seinem künftigen Betrieb den Verkehr auf den Zufahrtsstrecken im Vergleich zu heute wesentlich verändern. Diese Zufahrtskorridore sind ebenfalls Teile des Neubauvorhaben gemäss gültigem Alptransitbeschluss. Derzeit herrscht aber noch Unklarheit, ob, allenfalls wann und wie diese Zufahrtsstrecken realisiert werden. Jede Zurückstellung bedeutet eine Mehrbelastung der bestehenden Stammlinien, welche bereits heute einen hohen Sanierungsbedarf aufweisen. Angesichts dieser Ausgangslage ist es unvorstellbar, wie das Auflageprojekt für den Basistunnel die gesetzlich geforderten Nachweise erbringen und beispielsweise eine UVP bestehen will, ohne dass konkrete Vorstellungen über die Zufahrtsstrecken, das Betriebskonzept und die entsprechenden Auswirkungen auf den Lebens- und Wirtschaftsraum Uri bestehen. Bevor nicht verbindliche Aussagen über umwelt- und raumverträgliche Zufahrtslinien vorliegen und die Einhaltung der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen belegt werden kann, darf der Tunnel oder Teile davon nicht bewilligt werden.

Das künftige Betriebskonzept hat wesentlichen Einfluss auf die Erschliessung und die gute Erreichbarkeit des Kantons Uri, dies sowohl für das Oberland, welches von der Hauptachse via Basistunnel unterfahren wird, als auch für das Urner Unterland. Das Betriebskonzept wirkt zudem sehr direkt auf verschiedene volkswirtschaftliche Rahmenbedingungen im Kanton Uri. Uri fordert die Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit und die Erschliessung mit der Bahn im ganzen Kanton, was auch den Betrieb der bestehenden Bergstrecke zum Nutzen Uris sowie der benachbarten Gebirgsregionen wie das bündner Oberland, die Leventina und das Goms beinhaltet. Damit verbunden ist die Garantie einer genügenden Anzahl von qualitativ ansprechenden Arbeitsplätzen in Zusammenhang mit der Bahn.

Das NEAT-Projekt greift einschneidend in die Raumplanung des Kantons Uri ein. Die heute bestehenden Differenzen zum Richtplan Uri müssen bereinigt werden, ehe Projektgenehmigungen erteilt werden. Die Ungewissheit über den Ausbau und die konkrete Lini-

enführung von Zufahrtsstrecken wirkt sich auf die Entwicklung der Gemeinden und damit auf die gesamte Urner Volkswirtschaft lähmend aus. Diese untolerierbare Situation muss so bald als möglich gelöst werden, indem die Planungen der Zufahrtslinien zum Abschluss gebracht und anschliessend im Linienführungsentscheid des Bundesrates festgehalten werden. Auch die zeitliche Festsetzung des Bauprogrammes stellt Grundlage für die Bereinigung der Richtplandifferenzen und den Nachweis der Umweltverträglichkeit dar.

Die NEAT nutzt den Untergrund des Kantons Uri. Zum einen hat sie die Anforderungen des kantonalen Gesetzes über das Bergregal und die Nutzung des Untergrundes zu erfüllen, d.h. insbesondere eine angemessene Entschädigung für die Nutzung des Untergrundes zu entrichten. Zum anderen müssen die durch den Bau der Anlagen anfallenden Wasserund Wärmemengen einer sinnvollen Nutzung zugeführt werden, wobei die Nutzungsrechte grundsätzlich beim Kanton liegen.

Der Kanton Uri ist auf die Einhaltung der vom Volk vorgegebenen eidgenössischen und kantonalen Vorschriften angewiesen und sieht sich nun vor der schwierigen Aufgabe, seine Forderungen durchzusetzen und dennoch den notwendigen Bau der NEAT weder zu gefährden noch zu verzögern. Damit die erwähnten Ziele im Raum Uri nicht nur im verkehrstechnischen Bereich, sondern auch bei Umweltschutz, Raumplanung und Volkswirtschaft erreicht werden können, ist neben der Erfüllung der generellen Forderungen auch der Nachweis für die Umweltverträglichkeit der Anlage als Ganzes zu belegen, bevor das Auflageprojekt bewilligt wird. Im weiteren sind auch Planänderungen, Projektverbesserungen und die Berücksichtigung von Grundeigentümeranliegen notwendig.

Die Forderungen sind detailliert in der Einsprache des Kantons Uri gegen das Auflageprojekt aufgeführt und in Anträge gefasst. Da die regierungsrätliche Einsprache integraler Bestandteil dieser Stellungnahme bildet, wird auf eine detaillierte Wiederholung an dieser Stelle verzichtet werden.

Der Kanton Uri muss aus den erwähnten Gründen darauf beharren, dass die Plangenehmigung für das Auflageprojekt unterbleibt, bis die Nachweise zur Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen erbracht und die Linienführung der Zufahrtsstrecken samt entsprechendem Terminprogramm und dem Betriebskonzept verbindlich festgelegt sind. Zusätzlich zu der erwähnten, globalen Forderung, sind auch Verbesserungen am Projekt anzubringen. Diese Punkte sind unter 3.2, in Einsprachen und Mitberichten aufgeführt.

In einer Frage bestehen grundsätzliche Differenzen zwischen den Eingaben. Einzelne Einsprecher und der Mitbericht einer Privatpartei beantragen, der Basistunneb sei nur von

Erstfeld aus vorzutreiben. Damit könne auf den Zwischenangriff Amsteg ganz verzichtet werden. Die Mehrzahl von Einsprechern und Mitberichterstattern hingegen geht davon aus, dass der im Projekt vorgesehene Zwischenangriff notwendig und mit Ergänzungen und Änderungen auch vertretbar sei. Allein schon aufgrund des Zeitprogramms, aber auch verschiedener anderer Fakten, erkennt der Regierungsrat die Notwendigkeit und Richtigkeit des Zwischenangriffs Amsteg. Er kann sich deshalb nicht der Meinung anschliessen, dass auf den Zwischenangriff Amsteg verzichtet werden könne.

# 3.2 Beurteilung der einzelnen Themen

Damit der Überblick gewahrt werden kann, wird nachfolgend in einer thematischen Darstellung summarisch auf den jeweiligen Problemkreis, oft mit Angabe der Ziffer in der Einsprache des Kantons Uri oder anderer Quellen, hingewiesen. Der Hinweis geschieht unter Erwähnung von "Ziff. xy" und bezieht sich auf die regierungsrätliche Einsprache vom 6. Dezember 1995. Dort wo Mitberichte Ergänzungen liefern, wird mit dem Hinweis auf den Verfasser des Mitberichts "MB Ziff. xy" angemerkt. Bei übereinstimmenden Meinungsäusserungen in verschiedenen Quellen wird auf Querverweise verzichtet. Falls aber zur gleichen Thematik unterschiedliche Meinungsäusserungen festgestellt werden, setzt sich der Regierungsrat nachfolgend mit den Argumenten auseinander und hält seine Meinung in einem Antrag im Kapitel "Zusammenfassung und Anträge" fest.

### 3.2.1 Raumplanung

### 3.2.11 Richtplan

Das Auflageprojekt ist noch nicht mit dem kantonalen Richtplan Uri abgestimmt, wie das gemäss Raumplanungsgesetz gefordert ist. Die Abstimmung an die neueste Aktualisierung des Richtplans, welche der Regierungsrat mit RRB Nr. 923 am 4. Dezember 1995 beschlossen hat, muss erfolgen und im kantonalen Richtplan als Festsetzung aufgenommen sein, bevor das Projekt bewilligt wird und damit auch zum Sachplan erwächst (Ziff. 6).

# 3.2.12 Zonenpläne der Gemeinden

Die Diskussion um die Zufahrtslinien ist noch nicht abgeschlossen. Es steht ausser Zweifel, dass ein modernes Schnellbahnsystem zur Einbindung der Schweiz in das europäische Hochleistungsnetz nicht alleine aus dem Bau eines Basistunnels bestehen kann. Neue Zufahrtslinien sind für das umfassende Verkehrssystem NEAT, aber auch für die Umwelt- und Raumverträglichkeit unbedingt notwendig (Ziff. 10). Solange die Linienführungen nicht festgelegt sind, lasten auf den Gemeinden Planungsunsicherhei-

ten, welche sehr direkt die Entwicklung der Gemeinden und die Volkswirtschaft der Region behindern. Für die notwendige Sicherstellung der Planungskorridore von Alp-Transit, aber auch für die Klärung der raumplanerischen Situation in den Gemeinden ist der Abschluss der Planung mit der Festsetzung der Linienführung unabdingbar.

## 3.2.13 Beanspruchung von Flächen

Die bleibende Beanspruchung von Flächen jeder Art ist in allen Anschnitten der NEAT im Kanton Uri zu minimieren, da der Boden hierzulande ein sehr knappes Gut darstellt. Bei der geforderten Planung der Zufahrtslinien stellt sich diese Problematik in weit grösserem Ausmass als im Abschnitt des aktuellen Auflageprojekts. Die daraus folgenden Anpassungen des Sachplans sind vorzunehmen. Bei der Beurteilung des Flächenbedarfs ist auch der indirekte Bedarf miteinzubeziehen. Darunter verstehen wir die raumplanerischen Auswirkungen einer Linienführung, die sich beispielsweise aus der Zerschneidung von Strukturen oder aus der Lärmbelastung ergeben und letztlich mit dem Verlust an Boden für eine Nutzung gleichzusetzen sind.

# 3.2.14 Auswirkung auf die Erschliessungen

Das Betriebskonzept für eine neue Linie hängt mit den Rahmenbedingungen des vollständigen Projekts zusammen. Ohne Kenntnis der Lösung auf den Zufahrtslinien muss Uri davon ausgehen, dass weder die Bahnerschliessung der Zentrumsgemeinden - wegen prioritären internationalen Ansprüchen auf der Stammlinie mit dannzumalen erheblichen Kapazitätsgrenzen - noch die Erschliessung des Urner Oberlandes samt Sicherung der Anschlüsse an die Regionen Ursern, Leventina, Goms und Tavetsch - wegen genügend Kapazität alleine mit dem Basistunnel - gesichert sind. Das aber bedroht in erheblichem Mass die wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklungen der Region Uri. Ohne gute Anbindung nach aussen mit einem geeigneten Regionalbahnhof verliert Uri eine wesentliche Grundlage zur Erreichung von Wohn- und Arbeitsplätzen, Betriebsund, Ausbildungsstätten sowie Tourismusregionen. Das Auflageprojekt vermag weder Betriebskonzept noch Konsequenzen daraus aufzuzeigen. Ohne diesbezügliche Zusicherungen kann Uri dem Vorhaben nicht zustimmen (Ziff. 7).

# 3.2.15 Strassenführungen, Fuss- und Wanderwege, historische Verkehrswege

Das Auflageprojekt greift in erheblichem Ausmass in diese Strukturen ein. Die Eingriffe sind so zu gestalten, dass die Benutzung gesichert, die erhaltenswerte Substanz nach Möglichkeit geschont, und dass bei Erstellung und Betrieb von Neuanlagen Rücksicht auf die Bedürfnisse von Mensch, Natur und Landschaft genommen wird. Den Anträgen betreffend Planänderungsbegehren in den verschiedenen Einsprachen ist deshalb zu entsprechen.

### 3.2.2 Umweltschutz

Das Vorhaben muss eine Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen. Der vorgelegte Umweltverträglichkeitsbericht weist Lücken auf (Ziff. 9 u. 12) und stellt Lösungen dar, welche im Rahmen der Verhältnismässigkeit verbessert werden können oder aufgrund der gesetzlichen Vorschriften verbessert werden müssen. Insbesondere fehlen auch die Unterlagen, ohne die keine gesamthafte Prüfung der vom aufgelegten Vorhaben herrührenden Wirkungen möglich ist. So können die Auswirkungen des Projektes auf die Zufahrtsachsen nirgends erkannt werden, vor allem auch deshalb nicht, weil darüber weder klare Vorstellungen noch Festsetzungen bestehen (Ziff. 5, 8, 10).

Nachfolgend wird auf jene Punkte hingewiesen, welche bei Nachweis der übergeordneten Umweltverträglichkeit als Planänderungsbegehren zu berücksichtigen sind, damit die Umweltverträglichkeit im Teilbereich des aufgelegten Projektes erreicht werden kann. Ein wichtiges Element, die Beeinträchtigungen der Umgebung in umweltverträglichem Rahmen zu halten, ist die gezielte Begrenzung der Arbeitszeiten (Ziff. 19.2) und die weitergehende Eingrenzung von Emissionen durch technische Verbesserungen. Der Regierungsrat, die Gemeinde Silenen und verschiedene weitere Einsprecher haben hierzu ihre Vorstellungen dargelegt. Hier ist bei der Einspracheerledigung eine für die betroffene Bevölkerung akzeptable Lösung zu finden. Die Anordnung, Realisierung, Einhaltung und Überwachung sämtlicher Massnahmen sowie deren Unterhalt ist dauernd durch die Bauherrschaft sicherzustellen. Die Bauherrschaft hat das Werk permanent durch kompetente Umweltfachleute begleiten und beaufsichtigen zu lassen. Der Öffentlichkeit ist dabei regelmässig Einblick in die Resultate gewähren. Die Arbeitszeiten und die technischen Einrichtungen sind so auszulegen, dass der betroffenen Bevölkerung Ruhe und Erholung während der Nacht, an Wochenenden und an Feiertagen und das Wohlbefinden stets garantiert sind.

#### 3.2.21 Gewässerschutz

Die Tunnelabwässer sind während der Bau- und der Betriebsphase in einem Trennsystem abzuleiten, über genügend grossen Rückhaltebecken zu leiten (Ziff. 27 und Ziff. 21.3, Amt für Umweltschutz MB Ziff. 5 und 6) und wenn möglich zu versickern (Ziff. 20.1). Mit Versuchen sind die Versickerungsmöglichkeiten nachzuweisen. Die Unbedenklichkeit ist zu belegen (MB Gde. Altdorf, Erstfeld), eine nachteilige Beeinflussung des Grundwassers ist zu vermeiden. Die Dachwässer der Personenunterkünfte können vor Ort versickert werden (Ziff. 20.2). Der Einsprachepunkt 5.3 der Gemeinde Silenen bezieht sich auf belastetes Wasser, das nicht versickert werden darf. In diesem Sinn stellt er kein Widerspruch zur oben geforderten Versickerung dar.

Die Einleitung von verschiedenen Abwässern in die Reuss bedarf einer Einleitungsbewilligung, welche wiederum die Einhaltung der Einleitungsbedingungen und den Nachweis der ökologischen Unbedenklichkeit voraussetzt. Dieser Nachweis ist noch nicht erbracht worden. Alle Abwässer sind entsprechend vorzubehandeln und mit Endkontrollen (Ziff. 21.5) zu überwachen.

Die Sammlung und Behandlung der Abwässer hat gemäss den entsprechenden Anträgen der Einsprache (Ziff. 21) und des Amtes für Umweltschutz (MB Ziff. 1, 2, und 6) zu erfolgen. Die Lösung der Abwasserentsorgung ist in einem Schema im Mitbericht des Amtes für Umweltschutz dargestellt. Die Einhaltung geltender Kanalisationsreglemente und Tarifordnungen ist sicherzustellen.

Das Grundwasser, das Quellwasser und die Oberflächengewässer sind vor Beeinträchtigungen zu schützen. Vorgängige Beweissicherungen, dauernde Überwachungen und vorbereitete Notkonzepte, welche noch fehlen, müssen angeordnet werden (Ziff. 22 und Amt für Umweltschutz, MB Ziff. 7). Die Grundwasserschutzareale im Einflussbereich des Tunnelprojekts müssen unbeeinträchtigt bleiben.

Die Trinkwasserversorgungen dürfen nicht gestört werden. Sämtliche Bedürfnisse von AlpTransit sind im Gesamtrahmen der regionalen Trinkwasserbewirtschaftung zu lösen und rechtzeitig anzumelden (Ziff. 22.5).

Sämtliche Gewässerschutzauflagen sind als verbindliche Elemente in Submissionen und Konzepte einzubauen (Amt für Umweltschutz, MB Ziff. 6.12).

#### 3.2.22 Lärmschutz

Die Lärmimmissionen sind nicht nur innerhalb der Planungswerte zu halten. Vielmehr sind alle Massnahmen der Vorsorge zu treffen, die nach USG Art. 11 gefordert sind (Ziff. 19 und Amt für Umweltschutz, MB Ziff. 4). AlpTransit darf mit seinem Vorhaben auch den anderweitigen Lärmschutz nicht erschweren oder behindern, z.B. den Lärmschutz von der N2 her. Der Betrieb des Basistunnels darf die ohnehin stark sanierungsbedürftige Zufahrtslinie nicht noch weiter belasten, denn der Zustand z.B. in den Dörfern Sisikon und Flüelen ist bereits heute unzumutbar und weist einen hohen Sanierungsbedarf aus. Entsprechende Auflagen müssen als rechtsverbindliche Elemente in die Submission eingebaut werden.

## 3.2.23 Luftreinhaltung

Die im Bericht zur Umweltverträglichkeit aufgeführten Zusatzbelastungen der Luft sind erheblich, insbesondere noch für ein Sanierungsgebiet. Zusätzliche Massnahmen zur deutlichen Senkung der Emissionen und Immissionen sind unabdingbar (Ziff. 18 und Amt für Umweltschutz MB Ziff. 3). Wesentliche Sparpotentiale liegen in der Stollenbahn, in weitergehenden baulichen Massnahmen, im Betrieb und ganz generell in technischen und betrieblichen Massnahmen. Der neueste Stand der Technik ist hier einzusetzen. Geruchsimmissionen, Staub und Dampfentwicklungen müssen ebenfalls minimiert werden. Entsprechende Auflagen müssen als rechtsverbindliche Elemente in die Submission eingebaut werden.

#### 3.2.24 Bodenschutz

Der Bodenfruchtbarkeit ist die erforderliche Beachtung zu schenken, indem nicht nur die vorgeschlagenen Massnahmen am Ort der Eingriffe, sondern darüber hinaus auch der Umfang der Eingriffe in den Boden minimiert werden (Amf für Umweltschutz, MB Ziff. 13). Die Querbezüge z.B. zu den Berichtspunkten 2.2.13, 3.2.28 sind zu beachten.

### 3.2.25 Natur- und Landschaftsschutz

Die gesetzlich geforderten Ersatzmassnahmen müssen sowohl für die Eingriffe für den Installationsplatz bzw. den Zwischenangriff, wie auch für das Werkgleis sichergestellt werden (Ziff. 25). Konflikte mit anderweitigen Anträgen, wie z.B. Antrag UVB 5.6 der Gemeinde Silenen sind derart zu lösen, dass der gesetzlich geforderte Natur- und Landschafsschutz trotzdem gewährleistet wird.

### 3.2.26 Materialbewirtschaftung und Entsorgung

Die Bewirtschaftung und Entsorgung des Materials bringt mehrere Fragen, die noch einer Abklärung und entsprechender Massnahmen bedürfen (Ziff. 24 und Amt für Umweltschutz MB Ziff. 8). Die Nachweise und verträgliche Lösungen für sämtliche Entsorgungen müssen vor Erteilung der Baubewilligung aufgezeigt werden. Der Kanton Uri klärt derzeit weitere Möglichkeiten ab, welche AlpTransit die Materialentsorgung erleichtern könnten und gleichzeitig zur Verbesserung von Uferbereichen im Urnersee beitragen könnten.

### 3.2.27 Sicherheit und Störfallvorsorge

Die im Projekt dargelegten Massnahmen und Nachweise zur Störfallvorsorge vermögen sowohl für die Bau- wie auch für die Betriebsphase nicht zu genügen. (Ziff. 26, 27, 28 und Amt für Umweltschutz MB Ziff. 10 u. 12). Auch die Gemeinden Silenen und Erstfeld und weitere Einsprecher melden diesbezüglich mehrere Punkte an. Zusätzlich

weisen die Mitberichte der Gemeinden Flüelen und Sisikon sowie der SP Uri auf weiteren Handlungsbedarf hin.

#### 3.2.3 Forstwesen

Das Amt für Forst- und Jagdwesen beurteilt das Auflageprojekt in seinem Schreiben vom 9. Januar 1996 aus forstlicher und forstrechtlicher Sicht. Unter der Voraussetzung, dass die üblichen Auflagen und der termingerechte Rodungsersatz sichergestellt werden können, sei nichts gegen die Erteilung der Rodungsbewilligung einzuwenden. Auch die Sicht des Natur- und Heimatschutzes ist in den erforderlichen Auflagen eingebaut (Ziff. 25.3).

#### 3.2.4 Strassen- und Wasserbau

## 3.2.41 Verlegung der Kantonsstrasse

Die Verlegung der Kantonsstrasse wird als im Grundsatz richtig anerkannt. Das dargestellte Vorhaben birgt aber noch verschiedene Mängel oder Lücken, die behoben werden müssen (Ziff. 13, Amt für Umweltschutz MB Ziff. 1, Gemeinde Silenen Ziff. 6 und weitere Einsprachen).

### 3.2.42 Neue Erschliessungsstrasse in Amsteg

Die Einmündung der Erschliessungsstrasse in die Kantonsstrasse genügt nicht allen Anforderungen und muss korrigiert werden (Ziff. 14).

## 3.2.43 Werkleitungen

Mit der Stassenverlegung sind verschiedene Werkleitungen gekoppelt. Diesbezüglich sind mit den Werkeigentümern von Strasse und Leitungen befriedigende Lösungen für die Verlegung zu suchen (Ziff. 15).

#### 3.2.44 Provisorischer Werkanschluss N2

Der vorgesehene provisorische Werkanschluss trägt wesentlich zur Entlastung des Wohngebiets von Verkehrsemissionen bei und ist grundsätzlich unbestritten. In verschiedenen Teilbereichen müssen aber noch Regelungen, Projektänderungen oder - ergänzungen gefunden werden, damit in diesem Punkt eine kantonale Zustimmung gefunden werden kann (Ziff. 16 und Amt für Umweltschutz, MB Ziff. 2).

### 3.2.45 Stollenbahn

Die Stollenbahn ist für eine umweltverträgliche Materialbewirtschaftung wichtig. Das Auflageprojekt weist aber auch hier noch Mängel auf, die vor einer Zustimmung behoben werden müssen.

## 3.2.46 Bauliche Eingriffe in die Reuss

Die baulichen Eingriffe in die Reuss bedürfen noch der Absprache mit dem Bauamt Uri (Ziff. 22.6), der fischereirechtlichen Bewilligung und, je nach Standort, der Bewilligung zur Rodung von Ufergehölz. Die Brauchwasserentnahme ist nur dann vorzusehen, wenn nicht anderweitig genügend Wasser vorhanden ist sowie mit Detailplänen und Ersatzmassnahmen wegen der Beeinträchtigung der Ufervegetation die Voraussetzungen dafür gegeben sind (Ziff. 22.5).

## 3.2.47 Wuhrsteindeponie des Kantons

Wegen des Installationsplatzes Amsteg wird der derzeitige Deponieplatz für Wuhrsteine tangiert. Weil ein rasch zur Verfügung stehendes Wuhrsteindepot für die Intervention bei Hochwasserereignissen von grosser Wichtigkeit ist, muss AlpTransit für den Weiterbestand oder eine adäquate Ersatzlösung besorgt sein (Ziff. 37).

### 3.2.5 Arbeitsrecht

Das Kantonale Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit hat bereits für die Einsprache des Regierungsrates eine umfangreiche Liste von Anforderungen samt Anträgen für Projektänderungen bzw. Ergänzungen bereitgestellt. Die Forderungen fanden Eingang in die Einsprache und sind unter den Ziffern 31 bis 36 zu finden. Den Anträgen ist im Rahmen der Einspracheerledigung nachzukommen.

## 3.2.6 Nutzung der Energie und des Untergrundes, Bergregal

Der Nutzung der anfallenden Abwärme ist angemessen Rechnung zu tragen. Dabei sollten in erster Linie Lösungen gesucht werden, die aus volkswirtschaftlicher Sicht sinnvoll sind. Kurzfristige betriebswirtschaftliche Überlegungen haben in den Hintergrund zu treten (MB Amt für Energie). Der Kanton verlangt ein Mitspracherecht bei Entscheiden, die mit der Abführung oder Nutzung der anfallenden Wärme zusammenhangen. Dies gilt für die Planungs-, Bau- und Betriebsphase (Ziff. 23 und 29). Auch unter diesem Gesichtspunkt ist ein Trennsystem für die Tunnelentwässerung angezeigt, vgl. Ziffer 3.2.21 hievor.

Im kantonalen Gesetz über das Bergregal und die Nutzung des Untergrundes (BUG) ist die Verfügungshoheit über das Bergregal und den Untergrund dem Kanton zugeordnet. Die Entschädigung für die Nutzung durch die NEAT ist im Enteignungsverfahren nach richterlichem Ermessen festzulegen. Zudem ist sicherzustellen, dass die öffentlichen Interessen des Kantons, die diesem kraft des Bergregals und der Hoheit über den Untergrund zustehen, namentlich auch im Zusammenhang mit der Materialentsorgung, nicht beeinträchtigt werden. Zu diesem Zweck drängt sich ein mitschreitendes Mitspracherecht des Kantons während der gesamten Planungs- und Bauarbeiten auf.

# 3.2.7 Grundeigentum

Sowohl der Kanton, die Gemeinde Silenen sowie weitere Einsprecher haben ihre individuellen Begehren zu den Fragen des Land- und Rechtserwerbs gestellt. Diese Fragen können nur in Berücksichtigung der speziellen Situation im Enteignungsverfahren geregelt werden. Trotzdem gibt es generelle Anliegen, die Teil der kantonalen Stellungnahme bilden. Weil in Uri Grund und Boden nur sehr beschränkt zur Verfügung stehen, reagiert der Marktwert entsprechend. Der speziellen Situation im Kanton Uri ist Rechnung zu tragen, indem die Angebote für Enteignungen und Entschädigungen Rücksicht auf die ortsüblichen Preise nehmen und offensichtliche Härtefälle mit flexibler Handhabung vermieden werden. Der Schaden ist in allen Teilen gerecht abzugelten. Der Kanton kann wegen der Erschwernisse und Beeinträchtigungen, verursacht durch Alp-Transit, keinen Minderwert bei der Liegenschaftsschatzung anerkennen, weshalb das Verursacherprinzip in allen Bereichen vollumfänglich gelten muss.

# 3.2.8 Allfälliges nachlaufendes Bewilligungsverfahren

Für ein allfällig nachlaufendes Bewilligungsverfahren müssen dem Kanton und den Gemeinden sämtliche Verfahrensrechte gewährleistet werden.

# 3.2.9 Mitsprache der Behörden

Die kantonalen Behörden müssen während der ganzen Bauzeit dauernd umfassend informiert sein und die Möglichkeit haben, ihre Anliegen einzubringen und Mitsprache bei laufendenden Geschäften ausüben zu können. Dies erfordert insbesondere auch im Umweltbereich kompetente Fachleute vor Ort.

#### 3.2.10 Aufsichts- und Ombudsstelle

Die Resultate der Abnahmen bzw. Kontrollen sind in einer zentralen Aufsichtsstelle öffentlich zugänglich zu machen. Diese Stelle ist auch als neutrale Ombudsstelle mit Sitz im Nahbereich der Baustelle einzurichten, wo sich Betroffene mit ihren Anliegen und Reklamationen hinwenden können. Die Ombudsstelle hat den Vorstössen innert angemessener Frist nachzugehen und zum Rechten zu sehen. Die Kantons- und Gemeindebehörden sind periodisch über die Geschäfte der Ombudsstelle in Kenntnis zu setzen und laufend in die Lösungsfindung einzubeziehen.

# 3.2.11 Weitere Eingaben im Mitberichtsverfahren

Robert Zwyer, Erstfeld, schlägt Projektanpassungen vor, die den Tunnelabschnitt Erstfeld-Amsteg betreffen. Dieser ist noch nicht Gegenstand der heute zur Diskussion stehenden Planauflage Amsteg. Die Anregungen sind für die Projektierung des nördlichen Abschnittes, vor Endbearbeitung und Auflage des Vortunnels, auf Vor- und Nachteile zu prüfen und bei Eignung einzubeziehen.

# 4. Zusammenfassung und Anträge

Der Kanton Uri befürwortet den Bau der NEAT mit hoher zeitlicher Dringlichkeit, damit vor allem der transalpine Güterverkehr so bald als möglich von der Strasse auf die Schiene verlagert werden kann. Eine umwelt- und raumverträgliche NEAT, die geeignet ist, die Ziele des Alpentransitbeschlusses und der Alpeninitiative umfassend zu erfüllen, wird von Uri klar unterstützt.

Im konkret zu beurteilenden Auflageprojekt sind wesentliche Fragen zur Umwelt- und Raumverträglichkeit zur Zeit aber noch offen und müssen vor einer Plangenehmigung geklärt werden. Daneben sind am Ausführungsprojekt Änderungen notwendig. Die Zustimmung des Kantons Uri kann erreicht werden, wenn die erforderlichen Nachweise für die Umwelt- und Raumverträglichkeit des Basistunnels samt Zufahrtslinien gesamtheitlich und für die einzelnen Stellen erbracht sind. Aufgrund der Einsprachen und der Mitberichte kommt der Regierungsrat zu folgenden Anträgen:

4.1 Die Plangenehmigung für das Auflageprojekt Zwischenangriff Amsteg sei erst zu erteilen, wenn die Umweltverträglichkeit belegt ist, die Differenzen zum Richtplan Uri bereinigt und mit dem Betriebskonzept die Bahnerschliessung des ganzen Kantons Uri samt Anschlussregionen, sowie die volkswirtschaftlich notwendigen Rahmenbedingungen für den Wirtschaftsstandort Uri verbindlich sichergestellt sind. Ein Betriebskonzept und die Sicherstellung von genügend Arbeitsplätzen samt deren Kaderstellen in Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb bilden dabei wesentliche Elemente. Die Genehmigung sei insbesondere erst zu erteilen, nachdem über die Linienführung und das Terminprogramm für die Realisierung der Zufahrtslinien entschieden worden ist. Eine Etappierung oder Redimensionierung der NEAT auf der Gotthardachse sei abzulehnen.

- 4.2 Die Einsprache des Regierungsrates vom 6. Dezember 1996 zur Planauflage Amsteg und die Mitberichte aus dem kantonalen Vernehmlassungsverfahren zu dieser Anhörung des Kantons (siehe Beilagen S. 18) seien als integraler Bestandteil dieser Stellungnahme zu betrachten.
- 4.3 Die das Auflageprojekt Amsteg betreffenden Planänderungsbegehren, summarisch unter Ziffer 3 hiervor dargelegt und in den Einsprachen detailliert beschrieben und begründet, seien im Sinne der obigen Beurteilungen zu berücksichtigen. Zur Begründung sollen die Originaleingaben herangezogen werden.
- 4.4 Die geplanten Enteignungen seien im Sinne der Einsprachen anzupassen.
- 4.5 Die beantragten Informations-, Aufsichts- und Ombudsstellen seien im erwähnten Sinne einzurichten.
- 4.6 Dem Kanton seien für alle weiteren Schritte insbesondere für ein allfälliges nachlaufendes Bewilligungsverfahren, die Verfahrensrechte zu gewähren.
- 4.7 Der Zwischenangriff Amsteg sei zu bewilligen, falls die Umwelt- und Raumverträglichkeit der NEAT am Gotthard insgesamt, und das Vorhaben in Amsteg durch Berücksichtigung der hier aufgezeigten Anträge speziell, sichergestellt ist.
- 4.8 Dem Kanton sei die Nutzung des Bergregals und des Untergrundes und deren Folgen angemessen zu entschädigen. Die Abwärme des austretenden Wassers sei nach den Weisungen des Kantons zu bearbeiten. Generell sind die öffentlichen Interessen des Kantons, namentlich bei der Materialentsorgung zu berücksichtigen. Zudem sei dem Kanton zu ermöglichen, während der Planungs- und Bauarbeiten ein mitschreitendes Mitspracherecht auszuüben. Den Behörden sei zudem im Sinne der Erwägungen von Ziff. 3.2.9 die Informations- und Mitsprachemöglichkeit gewährt werden.

- 4.9 Die urnerische Volkswirtschaft sei bei der Erstellung und beim Betrieb des Gotthard-Basistunnels angemessen zu berücksichtigen. Insbesondere sei auch das Urner Gewerbe beim Betrieb der Besucher- und Informationszentren während der Bauphase zu berücksichtigen.
- 4.10 Die für eine Beurteilung der Umwelt- und Raumverträglichkeit (im umfassenden Sinne) fehlenden Unterlagen seien rechtzeitig vor der Einsprachenerledigung, unbedingt aber vor Erteilung der Plangenehmigung, bereitzustellen.
- 4.11 Der Koordinationsverpflichtung in Bezug auf alle Verfahrenselemente sei streng nachzuleben, d.h. vor Erteilung der Plangenehmigung haben alle anderen Zustimmungen entweder vorzuliegen oder als bindende Zusage in Aussicht gestellt zu sein. Da das Plangenehmigungsverfahren alle übrigen Bewilligungen verdrängt, kommt der korrekten, umfassenden Vorbereitung eine noch weitergehende Bedeutung zu.
- 4.12 Die Planung der Zufahrtslinien sei rasch abzuschliessen, und das Vernehmlassungsverfahren sei unmittelbar nachfolgend durchzuführen. Anschliessend sei die Linienführung durch den Bundesrat festulegen, planungserechtlich zu sichern und der Realisierung zuzuführen.
- 4.13 Die Beweissicherungen seien vor Baubeginn abzuschliessen und die Anlage neuer Messund Überwachungseinrichtungen seien vorgängig der Umsetzung mit den kantonalen Behörden abzusprechen.
- 4.14 Ausser den Massnahmen zur baldigen Umsetzung einer umweltverträglichen NEAT seien auch weitere wichtige Massnahmen, die der Verminderung der Umweltbelastungen aus dem transalpinen Verkehr dienen, bald umzusetzen. Nebst der verkehrspolitischen Umsetzung der eidgenössischen Massnahmen ist der Nationalstrassenumfahrung N4 der Dörfer Flüelen und Sisikon hohe Dringlichkeit zuzumessen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und versichern Sie unserer Bereitschaft zur aktiven Mitarbeit bei der Lösung der noch anstehenden Probleme. Uri ist an der baldigen Realisierung einer NEAT am Gotthard interessiert, wenn diese die gesetzlichen Anforderungen voll erfüllt, eine positive Umweltbilanz erreicht und somit für die durchfahrenen Regionen zumutbar ist.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren, die Versicherung unserer ausgezeichneten Wertschätzung.

6460 Altdorf, 12. Februar 1996

OF TANTONS

Im Namen des Regierungsrates

Der Landammann

7. /19/Li Der Kanzleidirektor

# Beilagen

- Einsprache des Urner Regierungsrates vom 6.1.1996
- Stellungnahme vom 14.11.1995 des Kantons Uri zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs
- Stellungnahmen der / des
  - Gemeinde Altdorf vom 8.1.1996
  - Gemeinde Attinghausen vom 22.12.1995
  - Gemeinde Erstfeld vom21.12.1995
  - Gemeinde Flüelen vom 5.1.1996
  - Gemeinde Silenen vom 14.12.1995
  - Gemeinde Sisikon vom28.12.1995
  - FDP Uri vom 12.1.1996
  - SP Uri vom 9.1.1996
  - Amt f
    ür Forst und Jagdwesen vom 9.1.1996
  - Amt für Energie vom 25.9.1995
  - Amt für Umweltschutz vom 9.1.1996 (mit Briefbeilage und Abwasserschema)
  - F.Gnos-Loretz, Amsteg, vom 30.11.1995
  - R. Zwyer, Erstfeld, vom 20.12.1995

Sämtliche Einsprachen sind Ihnen bereits bekannt und werden hier mit Ausnahme der kantonalen Einsprache nicht mitgeliefert, obwohl sie Bestandteil dieser kantonalen Stellungnahme bilden.