

Bundesamt für Verkehr (BAV)
Sektion Bewilligung II
3003 Bern

Horw, 11. Dezember 2009
GH226Einsprache.doc

EINSPRACHE

für

Politische Gemeinde Hergiswil, vertreten durch den Gemeinderat, Seestrasse 54,
6052 Hergiswil

vertreten durch RA Franz Hess, Kirchweg 16, 6048 Horw

Einsprecherin

gegen

zb Zentralbahn AG, Infrastruktur-Projekte, Stanserstrasse 2, 6362 Stansstad

Gesuchstellerin

betreffend

**Ausbau Zentralbahn, Doppelspur Hergiswil Schlüssel bis Matt
(Km 5.255 bis 7.965)**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Namens und auftrags meiner Klientin reiche ich gegen das eingangs erwähnte Projekt Einsprache ein und stelle folgende

ANTRÄGE

1. Die Einsprache sei gutzuheissen.
2. Die nachgesuchte Plangenehmigung für den Ausbau Zentralbahn, Doppelspur Hergiswil Schlüssel bis Matt (Km 5.255 bis 7.965) sei nicht zu erteilen.
3. Eventuell sei die Gesuchstellerin anzuweisen, den Ausbau Zentralbahn, Doppelspur Hergiswil Schlüssel bis Matt (Km 5.255 bis 7.965) nicht in Form der nun vorliegenden gestreckten Linienführung, sondern in Form der Variante Volltunnel zu realisieren.
4. Subeventuell sei die Gesuchstellerin anzuweisen, den Ausbau Zentralbahn, Doppelspur Hergiswil Schlüssel bis Matt (Km 5.255 bis 7.965) im Sinne des im Jahre 1990 vorgelegenen generellen Projektes (Variante 2 mit Tieferlegung des Bahntrassees sowie Tieferlegung des Schluchen- und Feldbaches) zu realisieren.
5. Die Gesuchstellerin sei im Sinne des Verursacherprinzips zu verpflichten, den Schluchen- und Feldbach entsprechend den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen nicht nur im Bereiche der geplanten Brücken, sondern vollständig auf ihre Kosten auszubauen.
6. Die Gesuchstellerin sei zur Vermeidung und Reduktion übermässiger Immissionen bezüglich Körperschall, Erschütterungen, Lärm und NIS bzw. im Sinne von Art. 11 USG (Vorsorgeprinzip) zwingend zu verpflichten, die dem heutigen Stand der Technik entsprechende, beste Konstruktion (Massenfedersystem) auf der ganzen Strecke einzubauen.
7. Die Gesuchstellerin sei zu verpflichten, sowohl während der Bauphase als auch während mind. zwei Jahren nach Abschluss der Bauarbeiten, d.h. in der anschlies-

senden Betriebsphase folgende flächendeckenden Überwachungs- und Messsysteme zu installieren:

- Installation eines flächendeckenden Erschütterungsmesssystems
 - Installation eines flächendeckenden Systems zur Messung von Senkungen
 - Installation eines Messsystems zur Durchführung von Langzeitlärmmessungen.
8. Die Gesuchstellerin sei zu verpflichten, beim Grundstück der Einsprecherin eine vorsorgliche Beweisaufnahme durch einen gerichtlich bestimmten Experten bzw. durch einen mit Zustimmung der Einsprecherin bestimmten unabhängigen Experten aufnehmen zu lassen. Dabei sei der Zustand vor Baubeginn und nach Vollendung der Bauarbeiten sowie nach zwei Jahren seit Aufnahme des Betriebes festzuhalten.
 9. Die Gesuchstellerin sei zu verpflichten, sowohl während der Bauphase als auch in der Betriebsphase bei Überschreitung der massgebenden Grenzwerte bezüglich aller Immissionen (Lärm, Körperschall, Erschütterungen, NIS) unverzüglich alle weiteren technischen und betrieblichen Massnahmen zu treffen, damit die massgebenden Grenzwerte eingehalten werden können (keine [nachträgliche] Gewährung von Erleichterungen).
 10. Die Gesuchstellerin sei zu verpflichten, immissionsintensive Arbeiten (insbesondere Lärm, Erschütterungen, Körperschall) nur von Montag bis Freitag von 08.00 bis 12.00 Uhr und von 13.30 bis 17.30 Uhr auszuführen.
 11. Die Gesuchstellerin sei zu verpflichten, für die Bauphase ein detailliertes Baulärmkonzept zu erstellen, welches der Einsprecherin zwecks Wahrung des rechtlichen Gehörs zuzustellen ist.
 12. Von der Anmeldung von Entschädigungsforderungen infolge übermässiger Immissionen jeglicher Art (Enteignung nachbarrechtlicher Rechte) während der Bauphase und nach Beendigung der Bauarbeiten und daraus resultierender Mietzinseinbussen infolge Gewährung von Mietzinsreduktionen bzw. infolge eines Minderwerts bei der Liegenschaft der Einsprecherin sowie infolge von Eingriffen in das Grundeigentum der Einsprecherin sei Vormerk zu nehmen.
 13. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Gesuchstellerin.

BEGRÜNDUNG

I. FORMELLES

1. Das vorliegende Projekt liegt bis zum 11. Dezember 2009 öffentlich auf. Während dieser Zeit können auch Einsprachen eingereicht werden. Mit der vorliegenden Eingabe ist diese Frist eingehalten.
2. Der unterzeichnende Rechtsanwalt ist gehörig bevollmächtigt.

Beweis: Urkunde: Vollmacht vom 4. Dezember 2009

3. Die Einsprecherin ist Eigentümerin des Grundstückes Nr. 860, GB Hergiswil. Das vorliegende Projekt tangiert dieses Grundstück. Die Einsprecherin ist somit in ihren schutzwürdigen Interessen betroffen, weshalb sie zur Einsprache legitimiert ist. Als Grundeigentümerin des vorangehend erwähnten Grundstückes ist die Einsprecherin ebenfalls berechtigt, enteignungsrechtliche Begehren zu stellen.

Beweis: Urkunde: Grundbuchauszug betreffend Grundstück Nr. 860, GB Hergiswil

Zudem ist die Einsprecherin auch unter Berufung auf die Gemeindeautonomie auch berechtigt, Einsprache einzureichen. Das geplante Projekt tangiert die Autonomie der Planung in erheblichem Masse, weshalb die Einsprecherin auch unter diesem Titel zur Einsprache legitimiert ist.

II. MATERIELLES

4. Der Gemeinderat Hergiswil hat sich im Jahre 1990 im Rahmen des generellen Projektes „Ausbau auf Doppelspur in Hergiswil“ für die damalige Variante 2 (Tieferlegung des Bahntrassees sowie Tieferlegung des Schluchen- und Feldbaches) ausgesprochen, weil mit der geplanten Tieferlegung in Verbindung mit dem Einsatz von neuem Rollmaterial die heute bestehenden Lärmimmissionen trotz Geschwindigkeits- und Kapazitätserhöhung hätten reduziert werden können. Die vorliegend Gegenstand des Projektes bildende Variante entspricht in Bezug auf die horizontale Linienführung in etwa der damaligen Variante 2. Was jedoch die vertikale Linienfüh-

rung betrifft, erfolgt nun nicht mehr eine Tieferlegung des Bahntrassees, sondern eine Höherlegung um bis zu 1.4 m. Dies hat denn auch zur Folge, dass trotz des Einsatzes von neuem Rollmaterial die resultierenden Lärmimmissionen gegenüber dem heutigen Zustand fast durchwegs erheblich höher liegen. Dem gesetzlich verankerten Vorsorgeprinzip, wonach unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung Emissionen im Rahmen der Vorsorge soweit zu begrenzen sind, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich ist, wird damit nicht genüge getan. Die technischen Möglichkeiten zur Lärmreduktion wurden nicht ausgeschöpft. Anstelle der geplanten Tieferlegung erfolgt nun sogar eine Höherlegung. Das Projekt erweist sich demnach als rechtswidrig. Aus diesem Grunde verlangt der Gemeinderat, dass der geplante Doppelspurausbau in Form der Variante Volltunnel zu erfolgen hat. Zumindest aber hat dieser in Form des im Jahre 1990 vorgelegenen, generellen Projektes (Variante 2) zu erfolgen. Nur damit können die Immissionen im dicht besiedelten Gebiet reduziert und dem Vorsorgeprinzip Nachachtung verschafft werden.

Mit dem vorliegenden Projekt hat die Gesuchstellerin auch den Grundsatz von Treu und Glauben verletzt. Das generelle Projekt aus dem Jahre 1990 (Variante 2) sah – wie bereits vorangehend dargelegt wurde – eine Tieferlegung des Bahntrassees zur Vermeidung von Lärmimmissionen inmitten des dicht besiedelten Siedlungsgebietes vor. Der Gemeinderat hat sich darauf verlassen, dass dieses Projekt nun von der Gesuchstellerin auch entsprechend umgesetzt würde. Dies ist jedoch nicht erfolgt. Der Gemeinderat wurde von der Gesuchstellerin auch nie in Kenntnis gesetzt, dass ein neues Projekt mit einer Höherlegung des Bahntrassees geplant werde. Der Gemeinderat wurde damit offensichtlich wissentlich getäuscht. Hätte er von der fraglichen Planung frühzeitig Kenntnis erhalten, hätte er solchen Absichten mit Entschiedenheit opponiert und die entsprechenden Planungskosten hätten gespart werden können. Der Gemeinderat wird daher das vorliegende Projekt, welches sich über die Planungsgrundsätze von Art. 1 (insbesondere Abs. 2 lit. c) und 3 (insbesondere Abs. 2 lit. b, Abs. 3 lit. b, Abs. 4 lit. c) RPG einfach hinweg setzt, mit aller Entschiedenheit bekämpfen. Es geht nicht an, ein dicht besiedeltes Gebiet mit zusätzlichen Lärmimmissionen zu belasten, wenn mit technischen Massnahmen ohne weiteres eine Reduktion der Lärmbelastung erreicht werden könnte.

5. Die prognostizierten Lärmimmissionen bewegen sich gemäss Immissions- und Kapazitätsprognose trotz vollständigem Einsatz von neuem Rollmaterial infolge Geschwindigkeitserhöhung und Höherlegung des Bahntrassees hart im Bereiche der

gesetzlichen Immissionsgrenzwerte. Bei der Liegenschaft Seestrasse 113a werden diese sogar überschritten. Dabei ist zu beachten, dass Immissionsprognosen stets mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sind und der Einsatz von gänzlich neuem Rollmaterial nicht erfolgt, weil dessen Finanzierung in keiner Art und Weise sicher gestellt ist. Insoweit stellt sich die Einsprecherin auf den Standpunkt, dass die Immissionsprognose nicht korrekt erstellt wurde, weshalb das Projekt nicht zu genehmigen ist. Zumindest aber wären im Sinne von Antrag 7 Messungen durchzuführen, was mittels Auflage sicher zu stellen ist.

Zudem wurde auch unter diesem Titel dem Vorsorgeprinzip in keiner Art und Weise Rechnung getragen. Mit der Höherlegung, der Steigerung der Kapazität und der Geschwindigkeit resultiert nämlich eine erhebliche Zunahme der Lärmimmissionen. Wie bereits vorangehend dargelegt wurde, wäre es technisch ohne weiteres möglich, diese Immissionen in einem dicht besiedelten Gebiet mit einer entsprechenden Projektänderung (Volltunnelung, Tieferlegung) entscheidend zu reduzieren. Insoweit erweist sich das Projekt als rechtswidrig.

Beweis: Expertise

Selbst wenn das vorliegende Projekt rechtmässig wäre, müsste es mit dahingehenden Auflagen ergänzt werden, als nach dessen Vollendung ausschliesslich nur neues Rollmaterial auf dem Streckennetz eingesetzt wird. Weiter ist eine Auflage aufzunehmen, wonach festgehalten wird, dass das fragliche Streckennetz nur für den Personenverkehr nicht aber den Güterverkehr usw. verwendet werden darf. Würde die fragliche Strecke nämlich zu Güterverkehrszwecken benutzt, hätte dies eine erhebliche Zunahme der Lärmimmissionen zur Folge, woraus zweifellos Immissionsgrenzwertüberschreitungen resultieren würden.

6. Wie dem Umweltbericht entnommen werden kann, hat die Erhöhung der Ausbaugeschwindigkeit auf 90 km/h eine erhebliche Zunahme von Körperschall- und Erschütterungsimmissionen zur Folge (+ 40 %). Dabei wird davon ausgegangen, dass auf dem ganzen Streckennetz das neue Rollmaterial eingesetzt wird. Dies ist jedoch nicht der Fall. Insoweit erweist sich die entsprechende Prognose als nicht korrekt, weshalb das Projekt nicht zu genehmigen ist. Im Übrigen bestehen auch erhebliche Prognoseunsicherheiten (vgl. Umweltbericht S. 14), weshalb diesbezüglich ebenfalls Messungen im Sinne von Antrag 7 durchzuführen sind.

Zudem geht aus dem Umweltbericht hervor, dass hinsichtlich Erschütterungen die Anhaltswerte gemäss DIN 4150-2 bei den Liegenschaften Kernweg 5 und Mattli 2 überschritten werden. Weiter resultiert auch bei den Liegenschaften Mattli 3, See- strasse 113a, 119 und 121 bei Miteinbezug der Standardabweichung eine Über- schreitung. Gemäss den Projektunterlagen ist nun in den fraglichen Bereichen der Einbau von Unterschottenmatten vorgesehen. Der Einbau von Unterschottenmatten entspricht aber nicht mehr dem neusten technischen Standard. Es gibt technisch bessere und ausgereifere Systeme (Massenfedersystem), welche dem Erschütte- rungsschutz dienen. Zudem wurde auch hinsichtlich der Körperschall- und Erschüt- terungsimmissionen das Vorsorgeprinzip von Art. 11 USG nicht beachtet. Das Pro- jekt erweist sich auch unter diesem Gesichtspunkt als rechtswidrig. Es ist daher ei- ne Auflage in die Plangenehmigung aufzunehmen, wonach die Gesuchstellerin zur Vermeidung und Reduktion übermässiger Immissionen diejenigen technischen Massnahmen zu treffen hat, welche dem heutigen Stand der Technik entsprechen (Einbau eines Massenfedersystems), damit geringe Immissionen hinsichtlich Kör- perschall und Erschütterungen anfallen. Nur damit kann den Prognoseunsicherhei- ten begegnet und dem Vorsorgeprinzip hinreichend Rechnung getragen werden.

7. Aus dem Umweltbericht geht hervor, dass während der Bauphase übermässige Lärmimmissionen entstehen. Aus den Unterlagen ist aber nicht ersichtlich, mit wel- chen Massnahmen diese Immissionen auf das gesetzlich zulässige Mass reduziert werden sollen. Insbesondere fehlt bei den Akten ein detailliertes Baulärmkonzept. Vor Genehmigung des vorliegenden Projektes ist deshalb ein solches Baulärmkon- zept zu erarbeiten, welches der Einsprecherin zwecks Wahrung des rechtlichen Ge- hörs zur Stellungnahme zuzustellen ist. Zur Vermeidung übermässiger Immissionen ist zudem die Richtlinie Lärm des BAFU 2006 als verbindlich zu erklären. Weiter tre- ten auch übermässige Luftimmissionen auf. Aus diesem Grunde ist die Richtlinie Luft des BAFU 2006 ebenfalls als verbindlich zu erklären.

Weiter geht aus dem Umweltbericht hervor, dass an 6 Tagen die Woche von 07.00 bis 12.00 Uhr und 13.00 bis 19.00 Uhr gearbeitet werden soll. Der Gemeinderat verlangt, dass die Arbeitszeiten in Bezug auf die immissionsintensiven Arbeiten be- schränkt werden. In der Plangenehmigungsverfügung ist mittels Auflage festzule- gen, dass die Arbeiten nur von Montag bis Freitag von 07.00 bis 12.00 Uhr und 13.00 bis 19.00 Uhr ausgeführt werden dürfen. Die Anordnung dieser Auflage drängt sich umso mehr auf, als die Immissionsprognosen mit erheblichen Unsicher- heiten behaftet sind.

Nach Auffassung des Gemeinderates ist die Planung für die Umstellung von der alten auf die neue Strecke nicht realistisch. Dennoch hält der Gemeinderat daran fest, dass der Busersatz nicht länger als geplant betrieben werden darf. Eine entsprechende Auflage ist in die Projektgenehmigung aufzunehmen.

8. Den Projektunterlagen kann entnommen werden, dass der Schluchen- und Feldbach mittels Brücken überquert werden sollen. Mit dem Bau dieser Brücken und den vorgesehenen wasserbautechnischen Massnahmen werden die gesetzlichen Anforderungen an den Hochwasserschutz nicht erfüllt. Diesbezüglich erweist sich somit das geplante Projekt als rechtswidrig. Gestützt auf das Verursacherprinzip ist daher die Gesuchstellerin zur Gewährleistung des Hochwasserschutzes zu verpflichten, sämtliche zusätzlich erforderlichen wasserbautechnischen Massnahmen auf ihre Kosten auszuführen, damit das von ihr geplante Projekt den gesetzlichen Bestimmungen über den Hochwasserschutz entspricht. Nur unter diesen Auflagen könnte das vorliegende Projekt genehmigt werden, da es nur dann den gesetzlichen Anforderungen an den Hochwasserschutz genügt. Zwischen Hochwasserschutz und dem vorliegenden Projekt besteht nämlich ein unmittelbarer Sachzusammenhang. Es wäre rechtswidrig, vorliegend ein Projekt zu bewilligen, bei welchem feststeht, dass der Hochwasserschutz nicht gewährleistet ist.
9. Wie dem Zonenplan der Politischen Gemeinde Hergiswil entnommen werden kann, führt das neue Bahntrasse durch Baugebiet, welches mit der Gefahrenzone 2 oder 3 überlagert ist. Gleiches gilt für die an das Bahntrasse angrenzenden Grundstücke. Infolge der horizontalen Verschiebung des Bahntrassees als auch infolge dessen Höherlegung ändern sich nun die Überflutungsverhältnisse in entscheidender Weise und es entstehen neue, anders gelagerte Überflutungsrisiken. Damit wird die Gefährdung von Nachbargrundstücken wesentlich erhöht oder allenfalls sogar das Überbauen derselben verhindert, was in keiner Art und Weise zulässig ist (vgl. dazu Art. 28 Abs. 8 BZR). Bei den Projektunterlagen fehlt ein fachtechnisch korrekter Nachweis, welcher belegt, dass sich entweder das Gefahrenpotenzial nicht verändert oder aber der geforderte Objektschutz in Bezug auf Nachbargrundstücke erreicht wird (allenfalls durch Massnahmen, welche Bestandteil des Projektes bilden müssten). Im Umweltbericht wird diese Problematik nicht bzw. in völlig untergeordnetem Masse behandelt. Die Projektunterlagen erweisen sich diesbezüglich als absolut mangelhaft. Aus diesem Grunde kann das Projekt nicht genehmigt werden.

10. Den Projektunterlagen kann entnommen werden, dass die Rampen bei der Bahnhaltestelle Matt kein normgerechtes Gefälle aufweisen. Zudem führt das vorgesehene Gefälle auch zu Problemen bei der Schneeräumung. Die Rampen sind deshalb derart anzupassen, dass das Gefälle nicht mehr als 6 % beträgt. Eine entsprechende Auflage ist in die Projektgenehmigung aufzunehmen.
11. Wie dem Verkehrsrichtplan entnommen werden kann, soll der Langsamverkehr auf dem frei werdenden Bahntrasse geführt werden. Im Rahmen des vorliegenden Projektes ist daher der dafür erforderliche Anschluss zu realisieren. Aus den Projektunterlagen ist dies jedoch nicht ersichtlich. Eine entsprechende Auflage ist in die Projektgenehmigung aufzunehmen.
12. Den Projektunterlagen kann weiter entnommen werden, dass für abzubrechende Bauten (insbesondere Garagenbauten) an anderen Orten Ersatzbauten erstellt werden sollen. Der Gemeinderat Hergiswil macht ausdrücklich darauf aufmerksam, dass für solche Bauten das Baubewilligungsverfahren durchzuführen ist. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Ersatzbauten nicht vermasst und demzufolge auch die Dimensionen nicht ersichtlich sind. Weiter halten diese Bauten teilweise die Grenzabstandsvorschriften nicht ein oder befinden sich in der Gewässerraumzone, wo weder Bauten noch Anlagen zulässig sind (vgl. Art. 36a Abs. 4 BZR).
13. Aus den Projektunterlagen ist nicht ersichtlich, ob die Lautsprecheranlage die massgebenden Belastungsgrenzwerte der LSV einhält. Diesbezügliche Angaben fehlen. In jedem Falle ist sowohl die Lautstärke als auch die Ausrichtung der Lautsprecheranlage in Absprache mit dem Gemeinderat derart anzuordnen, dass möglichst geringe Auswirkungen auf die angrenzenden Grundstücke entstehen. Zudem sind die Ansagen auf ein absolut betriebsnotwendiges Minimum zu beschränken (einsprachig, Verzicht auf Angabe der 1. Klasse usw.). Eine entsprechende Auflage ist in die Projektgenehmigung aufzunehmen.
14. Aus den Projektunterlagen ist ebenfalls ersichtlich, dass eine Fläche von 138 m² ab Grundstück Nr. 860, GB Hergiswil, zur Realisierung des Projektes erforderlich ist. Überdies werden zusätzlich 11 m² temporär beansprucht.

Aufgrund vorangehender Ausführungen steht fest, dass das vorliegende Projekt nicht im öffentlichen Interesse liegt. Im Vergleich zum heutigen Zustand erfolgt keine Reduktion der Immissionen inmitten eines dicht besiedelten Siedlungsgebietes.

tes. Aus diesem Grunde ist entweder die Variante Volltunnel oder die Variante Tieferlegung in Form des Projektes aus dem Jahre 1990 (Variante 2), welche zu einer wesentlichen Reduktion der Immissionsbelastungen führen, umzusetzen. Im Sinne der vorangehenden Ausführungen verletzt das vorliegende Projekt auch den Grundsatz der Verhältnismässigkeit. Die Umsetzung dieses Projektes liegt somit einerseits nicht im überwiegenden öffentlichen Interesse, andererseits werden in massivster Weise private Rechte verletzt.

Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung dürfte bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen (gesetzliche Grundlage, öffentliches Interesse, Verhältnismässigkeit) vom Enteignungsrecht nur dann Gebrauch gemacht werden, wenn eine volle Entschädigung geleistet wird. Die Entschädigungsforderung kann im heutigen Zeitpunkt noch nicht spezifiziert werden. Die Einsprecherin behält sich daher deren Geltendmachung ausdrücklich vor. Im vorliegenden Verfahren ist daher von den Entschädigungsforderungen infolge formeller und materieller Enteignung inkl. dem daraus resultierenden subjektiven Schaden Vormerk zu nehmen. Insbesondere weist die Einsprecherin darauf hin, dass infolge des vorliegenden Projektes Parkplätze auf Grundstück Nr. 860, GB Hergiswil, aufgehoben werden müssen, welche zur Zeit vermietet werden.

Aus den dargelegten Gründen ersuche ich Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, den eingangs gestellten Anträgen zu entsprechen.

Freundliche Grüsse

RA Franz Hess

Einschreiben

Im Doppel

Beilagen

Kopie: Klientin