

Neunte Sitzung – Neuvième séance

Donnerstag, 16. Juni 1988, Vormittag
Jeudi 16 juin 1987, matin

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Reichling

88.021

**Geschäftsbericht des Bundesrates,
 des Bundesgerichtes und
 des Eidgenössischen Versicherungsgerichtes
 1987**

**Gestion du Conseil fédéral,
 du Tribunal fédéral et
 du Tribunal fédéral des assurances 1987**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 696 hiervor – Voir page 696 ci-devant

**Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
 Département des transports, des communications
 et de l'énergie**

Fortsetzung – Suite

Giger: Unter der Rubrik «Niederspannungsinstallationen» schreibt der Bundesrat auf Seite 405, dass er am 24. Juni 1987 eine neue Verordnung über elektrische Niederspannungserzeugnisse verabschiedet habe. Diese Verordnung soll eine liberale, Gatt-konforme Regelung der Materie unter Wahrung des erreichten Sicherheitsniveaus bringen. Im Klartext heisst das, dass auch nicht fachkundiges Personal festangeschlossene Geräte für Haushalt, Heizungen und dergleichen an bestehende Elektroinstallationen anschliessen darf. Auf Seite 404 des Geschäftsberichts ist zu lesen, dass die Todesfälle durch Elektrizität im vergangenen Jahr von 12 auf 18, d. h. um 50 Prozent angestiegen sind. Gerade gestern konnten wir in der Zeitung wieder von einem Todesfall durch elektrischen Strom lesen. Ich glaube deshalb, dass die Liberalisierung im Installationswesen kaum zur Unfallbekämpfung im Umgang mit elektrischer Energie beitragen wird.

Als Präsident eines Elektrizitätswerks, das keine elektrischen Installationen ausführt – und das möchte ich betonen –, sehe ich das Problem nebst der Sicherheit vor allem darin, dass die Anschlussmeldepflicht an die Werke ausser Kontrolle geraten könnte. Damit geht die Uebersicht über die Anschlusswerte bei den Elektrizitätswerken verloren. Wenn wir heute erfolgreiche Energiesparkampagnen durchführen wollen, müssen wir doch wissen, wo und auf welche Art Strom verbraucht wird.

Ist der Bundesrat nicht der Ueberzeugung, dass eine Liberalisierung im Installationswesen mit Rücksicht auf Sicherheit und Kontrolle kaum der richtige Weg ist? Wäre es nicht angezeigt, die teilweise übertriebenen Installationsvorschriften etwas zu lockern?

Schmid: Ich möchte zur Konzessions- und Bewilligungspolitik der touristischen Transportanlagen (S. 380) und zum Bundesamt für Strassenbau (S. 406) sprechen. Zum ersten: Die etwas verklausulierten Angaben über die Konzessionierungs- und Bewilligungspraxis touristischer

Transportanlagen verschleiern auf den ersten Blick die unverminderte Zunahme von Neuanlagen und die weiter andauernden Konzessionserteilungen und Konzessionsgesuche. Im Klartext kann man den Angaben folgendes entnehmen: Erteilte Konzessionen 1987: 10 neue Anlagen, 30 Aenderungen bestehender Anlagen, total 40; davon Luftseilbahnen 15, Skilifte 25, wobei bei den Luftseilbahnen keine Neuerschliessungen vorhanden sind.

An weiteren Gesuchen sind 1987 eingegangen: Neue Anlagen 22, Aenderung bestehender Anlagen 30, zusammen 52; davon Luftseilbahnen 22, Skilifte 30. Hängige Gesuche im gleichen Jahr: 72 neue Anlagen, 14 Aenderungen bestehender Anlagen, total 86. Um sich ein Bild über die Bewilligungspraxis des Bundesrates machen zu können, müssten meines Erachtens auch Angaben über abgelehnte Konzessionsgesuche gemacht werden. Auffallend ist die grosse Zahl hängiger Gesuche für Neuanlagen.

Ich habe deshalb einen Wunsch und zwei Fragen an den Bundesrat: Mein Wunsch wäre: Ist es künftig möglich, auf übersichtliche Art neben der Zahl der bewilligten auch die Zahl der abgelehnten Gesuche zu erwähnen? Meine Fragen wären: Erstens: Wie lange gedenkt der Bundesrat diese grosszügige Bewilligungspraxis noch weiter zu führen? Zweitens: Ist er sich bewusst, dass die Investitionslasten früher oder später dazu zwingen, auch überall künstliche Schneeanlagen zu erstellen?

Zum zweiten Punkt: Verkehrsentlastung durch Umfahrung. Die zur Verfügung gestellten Strassenkapazitäten sind ja nicht nur Reaktion auf den zunehmenden Strassenverkehr, sondern immer auch die Ursache dafür. Deshalb ist jede Entlastung von Strassen durch Umfahrungen und Neuanlagen ein Anreiz für das Autofahren und darum nur eine Entlastung vorübergehender Natur. Wir lösen die Verkehrsprobleme nicht, wenn wir die Schleusen öffnen, wir verschieben sie im besten Fall. Im Falle der Stadt St. Gallen weiss man, dass die Umfahrung sofort insgesamt zu mehr Verkehrsbewegungen führte; die Zunahme betrug 20 Prozent.

Um diesen Aspekt des Verkehrsaufkommens besser zu berücksichtigen, ersuche ich den Bundesrat, in einem nächsten Geschäftsbericht über folgende Phänomene Untersuchungen anzustellen:

Erstens über die Verlagerung von Staus, die nach beseitigten Engpässen erfolgen, und zweitens über die Zeitspannen, die vergehen, bis die entlasteten Strassen wieder im früheren Ausmass frequentiert werden. Im übrigen interessiert es mich, was für Kriterien bei den sogenannten Bedarfsnachweisen Anwendung finden und ob noch andere Faktoren als nur Verkehrszählungen berücksichtigt werden?

Loretan: Der Zufall will es, dass ich zum gleichen Thema zu sprechen habe wie Kollege Schmid am Anfang seines Votums, nämlich zur Tourismuspolitik.

Auf Seite 380 des Geschäftsberichtes führt der Bundesrat aus, das Bundesamt für Verkehr sei weiterhin – ich zitiere – «der erklärten zurückhaltenden Konzessionierungs- und Bewilligungspolitik des Bundesrates gefolgt. Die in den letzten Jahren eingetretene Verlagerung vom Bau neuer zum Umbau bestehender Anlagen oder zur Erstellung von Ersatzanlagen hat sich fortgesetzt. Das gleiche gilt für den Trend, den altersbedingten Erneuerungsbedarf mit Hochleistungsbahnen zu decken». Auch Ersatz- und Ergänzungsanlagen zeitigen Folgewirkungen auf die übrige Infrastruktur in den Touristikgemeinden und -kantonen. Offenbar weiss auch der Bundesrat um den Schaukeleffekt oder den «Wachstumskreisel», wie Professor Jost Krippendorf in seiner Publikation «Alpsegen – Alptraum» diese Erscheinung nennt. Der Kreisel funktioniert etwa so: Die touristische Nachfrage nimmt zu oder sollte zunehmen. Man baut daher neue Transportanlagen bzw. Ersatzanlagen bzw. Ergänzungsanlagen. Es entstehen Engpässe bei der übrigen Infrastruktur (Strassen, Parkplätze, Hotellerie und vor allem bei der Parahotellerie). Es wird investiert, d. h. die entsprechenden Anlagen werden erweitert, und eine genügende Reserve wird eingebaut. Zur besseren Auslastung der erweiterten

Anlagen werden verkaufsfördernde Massnahmen ergriffen. Die touristische Nachfrage nimmt weiter zu, und es erfolgt ein weiterer Entwicklungsschub, der wiederum Engpässe bei der Infrastruktur und bei den touristischen Transportanlagen zur Folge hat usw. usf. Soweit – sinngemäss – Krippendorf.

Der Geschäftsbericht des Bundesrats fährt nun durchaus folgerichtig auf Seite 360 weiter: «Das Abstimmen der Kapazitäten zwischen Skigebiet, Transportanlagen und Siedlungsgebiet in Tourismuszentren gewinnt zunehmend an Bedeutung. Eines der Ziele der Konzessionierungs- und Bewilligungspolitik ist eine harmonische Entwicklung des Tourismus.»

Bei aller Anerkennung der grossen volkswirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus für unsere Bergregionen ist doch die Frage zu stellen, ob das auch vom Bundesrat akzeptierte «Schweizerische Tourismuskonzept» bis heute nicht grösstenteils toter Buchstabe geblieben ist. Das quantitative Wachstum überwiegt nach wie vor. Toter Buchstabe: Den Richtlinien des Eidgenössischen Departementes des Innern von 1979 über Skipistenplanierungen z. B. ist der Erfolg total versagt geblieben. Sie kennen so gut wie ich die zum Teil äusserst störenden Landschaftswunden, die man mit diesen alpinen «Autobahnen im Rohbauzustand» geschlagen hat. Sie wirken für den Sommertourismus nicht gerade als Aushängeschild. Allein oberhalb der Waldgrenze gibt es mit Baumaschinen planierte Skipistenflächen im Umfang von rund 2500 Hektaren. In diesen Höhenlagen ist eine Wiederbegrünung kaum denkbar, und wenn sie gelingt, dauert es Jahrzehnte. Es ist unumgänglich, dass in allen in Frage stehenden Kantonen Skipistenplanierungen jeder Art und jeder Grösse der Bewilligungspflicht gemäss Raumplanungsgesetz unterstellt werden, vor allem nach Artikel 24 des Raumplanungsgesetzes. Wer da meint, Natur- und Landschaftsschutz-Kreise machen erneut in überflüssiger Panik, der führe sich die folgenden Zahlen vor Augen: Gemäss einer Publikation des kantonalen Amtes für Raumplanung Graubünden existieren in diesem Kanton Ausbauplanen für Skigebiete, welche mit 48 000 Hektaren fast doppelt so gross sind wie die dafür heute bereits erschlossene Fläche (26 000 Hektaren). Dass bei solchen Ausbauplänen Grundsätze der Bundesgesetze über die Raumplanung sowie über den Natur- und Heimatschutz – mein lieber Freund Pascal Couchepin – in Frage gestellt werden, dürfte auf der Hand liegen.

Neuester Schlager in der Tourismusbranche sind die sogenannten Schneekanonen. Der Drang nach solchen Anlagen in immer mehr Wintersportorten ist auf der einen Seite verständlich, wenn man an die letzte Wintersaison mit ihrem anfänglichen Schneemangel zurückdenkt. Auf der anderen Seite sind der Energieverbrauch von Schneekanonenanlagen sowie ihre Auswirkungen auf die Gewässer – Wasserentnahmen aus Bächen und Seen –, auf die Vegetation, auf den Boden, auf die Landschaft noch viel zu wenig abgeklärt. Sie dürften aber durchwegs negativ sein. Auch hier muss die Forderung aufgestellt werden, dass solche Anlagen baubewilligungspflichtig sind.

Meine konkreten Fragen an den Vorsteher des Departementes:

1. Ist er bereit, dafür zu sorgen, dass bei Erteilung von Konzessionen und Bewilligungen für touristische Transportanlagen strenge Auflagen im Hinblick auf die Anlage von Skipisten mit Terrainveränderungen sowie von Beschneigungsanlagen oder Schneekanonen formuliert werden?
2. Ist der Vorsteher des EVED bereit mitzuwirken, den Problemkomplex der Skipistenplanierungen und der Schneekanonen departementsübergreifend in den Griff zu bekommen?

Ich danke Herrn Bundesrat Ogi zum voraus für möglichst konkrete Antworten.

Frau **Bär**: Ich spreche zum Kapitel nukleare Entsorgung, Seite 333 bzw. 401. Dort ist der Stand des Bundeszwischenlagers für schwach- und mittelradioaktive Abfälle in Würenlingen aufgezeichnet. Ich habe aber im ganzen Bericht nir-

gends etwas über Zwischenlager für hochradioaktive Abfälle gefunden. Wir wissen alle, dass ab 1992 unsere stark radioaktiven Abfälle, die heute in La Hague bzw. in Sellafield lagern, von unseren AKW zurückgenommen werden müssen.

Ich frage deshalb Herrn Bundesrat Ogi: Wo gedenkt die Schweiz das Zwischenlager für hochradioaktive Abfälle zu erstellen, bzw. müssen das die einzelnen Kraftwerke selber erstellen, oder wird auch hier an ein Bundeszwischenlager gedacht?

M. **Pini**: Qualche anno fa, quando si sollecitava o si rendeva attento il Governo sulla necessità di decidere in merito alla trasversale ferroviaria alpina, si ascoltavano questi discorsi come se venissero da un altro pianeta.

Oggi, ed è già una fortuna, nel rapporto sull'attività dipartimentale si riconosce finalmente, per le necessità non solo del traffico interno ma anche per quelle del traffico europeo, la necessità di decidere in merito a quest'opera.

On. sig. Consigliere federale, è giunto infatti il momento di decidere. Personalmente, e non sono il solo, avrei preferito e avrei esultato oggi qualora nel rapporto del Suo dipartimento avessi potuto leggere che questa decisione è stata presa.

Ogni mese, ogni anno di ritardo – Lei lo sa – significa appesantire una situazione che diventa sempre più intollerabile, sempre più grave, che nuoce al Paese perché i traffici di transito, quelli nazionali ma in particolare quelli europei, senza la soluzione di una trasversale ferroviaria alpina, ovunque la si voglia fare – Lei sa che io vengo da un cantone al Sud delle Alpi e sono personalmente convinto che dovrà essere fatta attraverso il Gottardo – non reggono il confronto strada-ferrovia.

Le devo dire che il ritardo sta perdurando ancora. Ho sentito ronzare certe voci secondo cui il dipartimento, prima di decidere, vuole ancora intraprendere una consultazione.

Lei sa che le posizioni sono fatte. Io ritengo personalmente che una consultazione interna non solo è inopportuna ma sarebbe una nuova perdita di tempo riguardo a posizioni che sono già note.

Sono, infatti, conosciute le posizioni dei gottardisti, sono conosciute le posizioni di quelli che favoriscono lo Spluga e sono conosciute recentemente le posizioni di coloro che sono per il Sempione.

Lei, permetta che lo dica, ha due formidabili alleati, in questo momento.

Il primo alleato è la Sua giovinezza che le permette di avere il coraggio finalmente delle decisioni.

Il secondo alleato è quello di debuttare a livello ministeriale, dunque di avere la possibilità di cambiare finalmente le costanti delle indecisioni perché noi, in conclusione, perdiamo e abbiamo perso del tempo per delle indecisioni.

A livello del Governo ci sono costate non solamente tempo, ci sono costate denaro.

Un'ultima considerazione: On. Ogi, io sono certo che Lei eviterà, spronando il Consiglio federale, che la decisione sulla trasversale alpina, necessaria e urgente, venga dettata da altri – Lei sa a chi alludo. Lei li conosce perché li ha già conosciuti recentemente a Lussemburgo e non sono comodi: sono i suoi colleghi ministri europei dei trasporti. Infatti, questa opera, il tracciato e anche la sua operatività, possono essere decisi domani da altri paesi europei, in particolare dalla Repubblica Federale Tedesca, dall'Italia e dall'Austria.

Nel quadro di un coordinamento dei traffici e in modo particolare a livello dei traffici di transito, il Paese non può più fare un discorso isolato; il Paese deve decidere con una visione coordinata dei traffici a livello europeo. Il Consigliere federale Ogi è perfettamente conscio di questo imperativo categorico.

Concludo esortandola a spronare la volontà politica del Consiglio federale, a decidere senza più ritardare quest'opera, che già da troppo tempo il Governo ha ritardato contro gli interessi del traffico di transito e del nostro Paese.

Bundesrat **Ogi**: Die Zukunft hat für mich Vorrang. Die mutige Gestaltung künftiger Herausforderungen ist mein Hauptanliegen. Die vielen dringenden Entscheide haben seit Anfang Jahr meine volle Aufmerksamkeit verlangt. 1987 war aber noch nicht mein Jahr, ich war noch nicht am Steuer des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes. Ich habe die Behandlung des Geschäftsberichtes 1987 zwar sehr ernst genommen. Doch durfte ich diesem Bericht nicht die allerhöchste Priorität geben. Das gleiche wird auch für die Rechnungen und die Geschäftsberichte der PTT und der SBB gelten.

Nächstes Jahr werde ich für die Arbeiten des Departementes die Verantwortung übernehmen können und dann auch übernehmen wollen.

Nach dieser Vorbemerkung will ich auf einige Ausführungen eintreten und kurz Stellung beziehen.

Ich danke zunächst der Geschäftsprüfungskommission für die Erläuterungen und für die Art und Weise, wie sie die Probleme in meinem Departement aufgezeigt hat. Ich will zu einem dieser Probleme gleich zu Beginn etwas sagen.

Das EVED hat tatsächlich Personalprobleme, wie das Herr Nationalrat Couchepin erklärt hat. Wir sind mit 539 1/2 Etatstellen das kleinste Departement. Das nächstkleinste Departement, das EJPD, verfügt bereits über das Zweieinhalbfache, nämlich über 1449 Stellen. Das EVED war bis 1963 das Post- und Eisenbahndepartement, ein Departement ohne besondere Probleme. Keine Kernenergiefragen, keine koordinierte Verkehrspolitik und kaum Medien- und Kommunikationsfragen standen in diesem Departement an. Heute werden wir an allen drei Fronten mit drängenden, ja bedrängenden Fragen konfrontiert.

Das Departement hat aber auch zahlreiche Kontrollfunktionen und Kontrollaufgaben zu erfüllen. Diese sind für die Sicherheit sehr wichtig. Wir geben innerhalb des Departementes bei der Stellenzuweisung der Sicherheit erste Priorität. Dabei geht aber leider einiges auf Kosten anderer Aufgaben in meinem Departement. So müssen die vielfältigen konzeptionellen Aufgaben mit einem – ich sage Ihnen das ehrlich – zu kleinen Personalbestand bewältigt werden. Dasselbe trifft auf die Infrastruktur zu: Ich denke hier an die Dokumentation, an die Uebersetzungen. Wenn Sie auf einen Bericht zwei, drei Monate warten müssen, bis er zur Verfügung steht, dann passt das einfach nicht mehr in die moderne Zeit. Ich denke auch an die Räumlichkeiten u. a. m. Ich habe – wenn ich die Situation heute beurteile – den Eindruck, dass ich den Papierkrieg leider nie ganz gewinnen werde.

Wir werden nicht darum herumkommen, das Personalproblem gelegentlich grundsätzlich zu diskutieren. Selbstverständlich müssen Rationalisierungsmöglichkeiten geprüft, ausgeschöpft werden. Aber die Situation ist jetzt für eine Neubeurteilung reif. Herr Cotti hat das gestern auch ausgeführt.

Ein Informatikkonzept im EVED ist in Auftrag gegeben. Wir haben hier versucht, etwas einzuleiten. Auch organisatorische Massnahmen sind in Prüfung. Klare Führungsrichtlinien – Sie wissen es – existieren. Nachdem bereits alle Dienststellen des Departementes einer Organisationsüberprüfung unterzogen und auch Effi und Effi-Querschnittsmassnahmen durchgeführt worden sind, ist aber von diesen Massnahmen keine allzu grosse Verbesserung mehr zu erwarten.

Wenn man von der Privatwirtschaft kommt, ist man schon überrascht, wie wenig modern man arbeiten darf, wie wenig zeitgemäss zum Teil die Abläufe funktionieren und wie wenig Kompetenzen man im eigenen Departement hat. Ich werde auch gelegentlich mit einigen Vorschlägen kommen, und ich hoffe dann, auf Ihre Unterstützung zählen zu dürfen. Zu den Fragen, die Herr Sektionspräsident, Nationalrat Couchepin, bezüglich den Nationalstrassen aufgeworfen hat, kann ich noch folgendes ergänzen: 1987 kostete der bauliche Unterhalt der Nationalstrassen 120 Millionen Franken, für 1988 sind bereits 180 Millionen Franken vorgesehen. Heute steht ein Netz von gut 1450 km in Betrieb. Im Endausbau sind es dann etwa 1900 km. Das Netz wird also nicht nur

grösser; die bestehenden Autobahnen werden auch älter. So rechnen unsere Spezialisten im Bundesamt für Strassenbau im Endausbau mit Gesamtkosten für baulichen Unterhalt von jährlich etwa 500 Millionen Franken. Soweit sind wir aber frühestens im Jahre 2000. Zu diesen Unterhalts-Millionen tragen die Kantone etwa die Hälfte bei. Sie sehen aus diesen Angaben, dass die Steuerungsinstrumente des Bundes in den nächsten Jahren ganz eindeutig noch zu verfeinern sind. Im internationalen Vergleich unter ähnlichen klimatischen und topographischen Bedingungen ist der Zustand unserer Autobahnen und der Kunstbauten gut. Das darf man festhalten. Dass jedes stark strapazierte Bauwerk gute Pflege braucht, ist ja eine Selbstverständlichkeit. Schlechte Bauqualität kann einen guten Unterhalt aber in Frage stellen. Zum Glück sind solche «Ausreisser» mit Fröschäden in unserem Nationalstrassennetz doch eher selten. Ihre Seltenheit steht im umgekehrten Verhältnis zur Publizität, die dann solche Schäden jeweils erhalten. Deshalb dürfen wir uns von strengeren Haftungsnormen finanziell nicht allzuviel versprechen. Bundesvertreter wirken bei der Anpassung der gestern von Herrn Nationalrat Couchepin erwähnten SIA-Normen mit. Konkrete Erfolge sind zu erhoffen, doch werden sie sich erst in zukünftigen Verträgen und damit erst längerfristig auswirken.

Zur Bemerkung von Herrn Nationalrat Couchepin bezüglich der Einteilung der radioaktiven Abfälle: Punkto Klassifizierung der radioaktiven Abfälle gehen wir nach internationalem Muster vor. Es kann hier keinen nur schweizerischen Weg geben. Die heutige Einteilung in hoch-, mittel- und schwachradioaktive Abfälle mag kompliziert erscheinen. Sie ist aber zweckdienlich. Diese Einteilung ist für die Endlagerung jedoch nicht relevant. Man darf die Abfälle nicht nach Kategorien endlagern, sondern muss es nach der Lebensdauer dieser Abfälle tun. Kurzlebige Abfälle kann man in einem einfachen Endlager deponieren. Für langlebige Abfälle, die 100 000 Jahre oder mehr überdauern, braucht es ganz andere Sicherheitsanforderungen.

Wichtig ist, dass man punkto Endlagerung flexibel bleibt. Erst wenn man die Sicherheitseigenschaften der Abfälle und des Endlagers kennt, kann die definitive Zuteilung erfolgen. Wegen der sicheren Entsorgung wollen wir also keine endgültige Kategorisierung. Die Dreiteilung in schwach-, mittel- und hochradioaktive Abfälle ist eine vorläufige Einteilung; aber eine Einteilung – so glauben wir – ist im heutigen Zeitpunkt sehr notwendig.

Herr Euler zur Nagra: Die heutigen Kernkraftwerke – das wissen Sie – produzieren Abfälle. Das Problem ist da, es ist bekannt. Und es muss gelöst werden, unabhängig von der zukünftigen Energiepolitik, die wir betreiben wollen. Das Problem Abfall besteht!

Wir sind der Lösung dieses Problems in den letzten Jahren etwas näher gekommen. Was uns noch fehlt, ist der Standort. Wir haben in der Schweiz das Gestein, wir haben die Kristalline und vermutlich auch Sedimente. Wir haben in den letzten Jahren auch wesentliche Fortschritte erzielt, dies international wie national. Und wir haben festgestellt, dass die Schweiz die schärfsten Sicherheitsauflagen hat. Ich finde, das ist auch gut so.

Wir haben festgestellt, dass alle anderen Länder ihren Wissenschaftlern die nötige Zeit geben, um den wirklich optimalsten Standort zu finden. Wir haben die Lösung in Frankreich und in Schweden studiert. Uns schwebt aufgrund der heutigen Lagebeurteilung eine Lösung für unser Problem vor, wie es Schweden realisiert hat.

Fast kein anderes Land bindet die Betriebsbewilligung eines Kernkraftwerkes an den Entsorgungsnachweis bzw. an den Standortnachweis. Die Nagra braucht Zeit, um den wirklich optimalsten Standort zu finden. Die Nagra soll nicht wegen Zeitdruck nur die zweitbeste Lösung suchen und dann auch finden können. Die Nagra soll sich mit optimalen wissenschaftlichen Randbedingungen des Problems annehmen können. Von der Tatsache, dass diese Aufgabe lösbar ist, geht der Bundesrat – wie Sie wissen – aus.

Ich will noch einmal klar festhalten: Das Projekt «Gewähr» war immer definiert als die Erbringung des Nachweises,

dass die Lagerung radioaktiver Abfälle möglich sei. Dieser Beweis ist nach Ansicht des Bundesrates grundsätzlich erbracht. Darum musste das Projekt «Gewähr» vom Bundesrat auch genehmigt werden. Nochmals: Das Projekt «Gewähr» hat heute nicht den Standort zu fixieren, sondern lediglich den Beweis der Machbarkeit zu erbringen. So ist das Projekt seinerzeit vom Bundesrat definiert worden.

Der Genehmigung des Projektes «Gewähr» kam allergrösste Bedeutung zu. Wenn «Gewähr» abgelehnt würde, wären die Betriebsbewilligungen der laufenden Kernkraftwerke tangiert. Wäre «Gewähr» abgelehnt worden, hätte das den Beginn des programmierten Ausstieges aus der Kernenergie bedeutet. Das muss klar gesagt werden.

Die Bundesbehörden, die HSK und die Agnep schauen der Nagra genau auf die Finger. Für die hochradioaktiven Abfälle brauchen wir Endlagermöglichkeiten für die Jahre 2020 bis 2030. Wir gehen aber sofort an die Arbeit. Die hochradioaktiven Abfällen kommen zuerst in ein Zwischenlager, welches bereits vorhanden ist.

Zur Frage von Nationalrat Giger in bezug auf die Liberalisierung von Niederspannungsanlagen. Diese Liberalisierung wurde seinerzeit gefordert, weil das bisherige Vorgehen als zu bürokratisch und unrationell betrachtet wurde. Deshalb wurde vor einem Jahr die Liberalisierung eingeführt. In meinem Departement sowie im Starkstrominspektorat wird der Sicherheit der Elektrizität ein grosser Stellenwert zugemessen. Die Entwicklung des Unfallgeschehens wird ständig verfolgt und die Ursachen werden jeweils analysiert. Die Anzahl der Todesfälle durch Elektrizität konnte im letzten Jahr auf einem sehr tiefen Niveau gehalten werden. In den Jahren 1984 bis 1986 waren jeweils zwölf Todesfälle – das sind immer noch zuviel – zu registrieren. Der Anstieg der Todesfälle auf 18 im letzten Jahr ist sehr bedauerlich. Wegen der insgesamt sehr tiefen Zahl wirkt sich die Zunahme um einige Fälle prozentual sofort sehr bedeutsam aus. Der Anstieg im letzten Jahr ist vor allem auf eine überdurchschnittliche Zunahme von Selbstmordfällen mit Elektrizität – insgesamt sechs – zurückzuführen. Diese Selbstmordfälle sind nämlich in die angegebenen Zahlen miteinbezogen. Berücksichtigt man diese hohe Zahl, war das übrige Unfallgeschehen auch letztes Jahr durchaus stabil. Der Anstieg der Todesfälle durch Elektrizität im letzten Jahr steht somit in keinem Zusammenhang mit der Einführung der Anschlussbewilligung in der Verordnung über die Hausinstallationskontrolle. Wir werden deshalb die vor einem Jahr eingeführte Liberalisierung nicht schon wieder aufgeben können.

Zur Frage der Herren Schmid und Loretan betreffend touristische Transportanlagen. Es ist natürlich klar, dass man dem neuen Chef des EVED gerne Fragen zu Skipisten und Schneekanonen stellt. Dazu kann ich Ihnen folgendes sagen: Es entspricht unserer Praxis, Konzessionen für Skipisten mit strengen Auflagen für Terrainveränderungen zu verbinden; ich habe zu Beginn in meinem Departement Weisung gegeben, da sehr zurückhaltend vorzugehen. In der Regel wird auf die entsprechenden EDI-Regeln und Richtlinien aus dem Jahre 1979 verwiesen. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass Terrainveränderungen für Skipisten der kantonalen Bewilligungspflicht unterstehen; der Bund hat keine direkten Eingriffsmöglichkeiten. Beschneideanlagen unterstehen ebenfalls der kantonalen Bewilligungspflicht. Im Zusammenhang mit Konzessionsentscheiden wurden bisher noch nie Gesuche für Schneeschanzen eingereicht. Würde eine neue Bahn nur dank einer Schneeschanze möglich sein, müsste die Konzession wegen fehlender natürlicher Eignung des Geländes heute klar verweigert werden.

Zur Frage der Skipistenplanung: Dies wird in unserem Departement als eines der grössten Landschaftsprobleme im Zusammenhang mit Transportanlagen betrachtet. Gegenwärtig befasst sich eine Arbeitsgruppe, in der unser Departement ebenfalls vertreten ist, mit der Ueberarbeitung der EDI-Richtlinien. Ich möchte in diesem Zusammenhang auf die verschiedenen Fragen, Interpellationen, Einfachen Anfragen hinweisen, die in letzter Zeit vom Bundesrat beant-

wortet wurden. Die Schneeschanzen werden ebenfalls in diese Arbeiten einbezogen; entsprechende Vorschriften werden dazu gefasst. Grundsätzlich befinden wir uns auf einer Gratwanderung. Tourismus ist für unser Land aus volkswirtschaftlicher Sicht sehr bedeutend. Eine Entleerung der Täler dürfen wir auch volkswirtschaftlich nicht zulassen. Wir stehen in einem harten Konkurrenzkampf; das betonte Nationalrat Loretan zu Recht. Dieser harte Konkurrenzkampf wird in Zukunft nicht nachlassen. Deshalb müssen wir einen Weg gehen, der nicht lähmend auf die touristische Entwicklung wirkt. Herr Prof. Krippendorf hat früher auch schon andere Thesen vertreten.

Was die übersichtlichere Darstellung im Geschäftsbericht anbelangt, nehme ich Herrn Schmid's Anliegen gerne zur Prüfung entgegen. Die Fragen betreffend Strassen will ich ebenfalls aufnehmen und mich nächstes Jahr wie gewünscht dazu äussern.

Frau Bär fragt, wo die Schweiz ihre Zwischenlager zu erstellen gedenke. Es gibt zwei Möglichkeiten: Es bestehen Pläne für ein zentrales Zwischenlager in Würenlingen; ferner wird momentan die Möglichkeit von dezentralen Lagern geprüft, wobei wir in diesem Fall noch nicht abschliessend Auskunft geben können. Bei der Energiedebatte im Herbst werden wir Näheres berichten können.

Herr Nationalrat Pini fordert klare, rasche Entscheide zur Neat. Wir sind auch der Meinung, dass wir unter Zeitdruck geraten sind. Die europäische Tagung der Verkehrsminister in Luxemburg hat das klar zum Ausdruck gebracht. Wir hätten die Absicht, noch in diesem Jahr das Vernehmlassungsverfahren durchzuführen, so dass der Bundesrat im nächsten Jahr den Entscheid treffen könnte. Wir haben auch die Absicht, die umliegenden Länder zu konsultieren. Zu diesem Zweck haben wir sie für den 3. und 4. Oktober dieses Jahres zu einem Gespräch nach Interlaken eingeladen.

Es ist klar, eine Konsultation muss erfolgen. Wir sind in dieses Europa eingebettet und können nicht ohne Koordination und Rücksprache Beschlüsse dieser Rangordnung fällen; entschieden wird aber von uns selbst. Ich lege Wert darauf, dass die Absprachen nicht mit Mailand, Stuttgart oder Besançon erfolgen, sondern dass sie mit Rom, Bonn, Paris und Wien getroffen werden.

Abschreibung – Classement

Präsident: Sie haben stillschweigend der Abschreibung oder der Aufrechterhaltung von Motionen und Postulaten gemäss viertem Teil zugestimmt.

Zustimmung – Adhésion

Bundesbeschluss – Arrêté fédéral

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1 et 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes

128 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Geschäftsbericht des Bundesrates, des Bundesgerichtes und des Eidgenössischen Versicherungsgerichtes 1987

Gestion du Conseil fédéral, du Tribunal fédéral et du Tribunal fédéral des assurances 1987

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.021
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.06.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	713-716
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 378

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.