

86.318

Interpellation Weder-Basel**Atomtest-Stopp.****Gute Dienste der Schweiz****Arrêt des essais nucléaires.****Bons offices de la Suisse***Wortlaut der Interpellation vom 4. März 1986*

Die Unterzeichner bitten den Bundesrat, er möge sich vor Ende März 1986 dafür einsetzen, dass

- sich die USA einem umfassenden Atomteststopp anschliessen,
- die UdSSR ihr Atomtestmoratorium auch nach Ablauf der Frist aufrechterhalten.

Texte de l'interpellation du 4 mars 1986

Les soussignés invitent le Conseil fédéral à s'employer d'ici la fin du mois de mars 1986 à ce que

- le gouvernement des Etats-Unis décide d'un arrêt total des essais nucléaires,
- le gouvernement soviétique prolonge son moratoire après l'expiration du délai.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Braunschweig, Brélaz, Carobbio, Euler, Fetz, Grendelmeier, Günter, Gurtner, Herzog, Jaeger, Maeder-Appenzell, Müller-Bachs, Rebeaud (13)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

1963 wurde von den USA, der UdSSR und Grossbritannien das Beschränkte Atom-Test-Stopp-Abkommen (LTBT = Limited Test Ban Treaty) unterzeichnet. Aerzte hatten radioaktives Strontium-90 in Milchzähnen nachgewiesen und auf die Gesundheitsbedrohung durch den radioaktiven Ausfall der Tests aufmerksam gemacht. Die Unterzeichnermächte bemühten sich in der Folge um eine Erweiterung des Abkommens auf alle Atomtests. Auch im Nuklearen Nonproliferationsabkommen von 1968 war dies eine wichtige Forderung. Dieser Forderung haben bei den Erneuerungskonferenzen auch die offiziellen Vertreter der Schweiz stets Nachdruck verliehen. Durch das freiwillige, unilaterale Test-Moratorium der UdSSR bis Ende März 1986 hat dieses Anliegen eine besondere Aktualität gewonnen. Wir erachten den Abschluss eines umfassenden Atomteststopp-Abkommens als einen ausserordentlich wichtigen Schritt in Richtung auf eine Verlangsamung des heutigen nuklearen Wettrennens. Ein CTB (Comprehensive Test Ban – Umfassender Atomteststopp) könnte:

- die Aufstockung von neuen Kernwaffentypen in den USA und der UdSSR verhindern,
- die Ausbreitung der Kernwaffentechnik auf weitere Staaten bremsen,
- die Weiterentwicklung der heutigen Atomsprengköpfe zu technisch vollkommeneren und weit destruktiveren Waffen aufhalten.

Viele anerkannte Wissenschaftler haben gezeigt, dass sich der Atomteststopp mit den heutigen technischen Möglichkeiten durch die beiden Supermächte ohne Mühe überwachen lässt. Auch lassen sich die heutigen Atomwaffenarsenale erwiesenermassen ohne weitere Nukleartests auf ihre Funktionstüchtigkeit prüfen, und auch Erneuerungen sowie Reparaturen von Lagerungs- und Altersschäden können ohne Atomtestexplosionen durchgeführt werden.

Ein sofortiger Abschluss eines CTB-Abkommens unter den wichtigsten Atomstaaten wäre angesichts der heute vorhandenen rund 50 000 Atomsprengköpfe für keine Seite eine Bedrohung der nationalen Sicherheit. Aus diesem Grunde unterstützen auch folgende bedeutende amerikanische Persönlichkeiten seit Jahren den CTB: die Ex-Präsidenten Gerald Ford und Jimmy Carter, die ehemaligen Verteidigungs-

minister Harold Brown, Robert McNamara, die ehemaligen Staatssekretäre Dean Rusk und Cyrus Vance, Averell Harriman sowie die Admiräle Noel Gayler, Eugene Carroll, Gene LaRocque, John M. Lee und viele andere prominente Amerikaner.

Die Schweiz hat eine bedeutende Stimme in der Weltöffentlichkeit. Ein Atomteststopp-Abkommen (CTB) wäre ein Zeichen des guten Willens der Weltmächte, mit der atomaren Abrüstung endlich Ernst zu machen.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 16. Juni 1986**Rapport écrit du Conseil fédéral du 16 juin 1986*

Ein umfassendes Atomteststopp-Abkommen wird in der Präambel des partiellen Teststopp-Abkommens von 1963 und in der des Atomsperrvertrages stipuliert. Die Schweiz hat auf der Grundlage dieser beiden Verträge den Abschluss eines solchen Abkommens verlangt, letztmals anlässlich der dritten Ueberprüfungskonferenz des Atomsperrvertrages vom letzten Herbst.

Bezüglich der Erfolgsaussichten für ein umfassendes Testabkommen ist zu berücksichtigen, dass verschiedene Kernwaffenstaaten Vorbehalte dagegen anbringen; einige haben nicht einmal das partielle Teststoppabkommen von 1963 unterzeichnet. Die Schweiz wird sich trotzdem weiterhin für den Abschluss eines solchen Abkommens einsetzen. Sie wird dies im Rahmen der durch die erwähnten Vertragswerke ihr gebotenen Mitwirkungsmöglichkeiten tun und nicht durch Stellungnahme zu einseitigen Vorstössen, die auf diesem Gebiet unternommen werden.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

86.327

Interpellation Graf**Luftreinhalteverordnung****Lutte contre la pollution atmosphérique. Ordonnance***Wortlaut der Interpellation vom 6. März 1986*

Gemäss der auf den 1. März 1986 in Kraft gesetzten Luftreinhalteverordnung (LRV) sind die Kantone verpflichtet, Massnahmen zu ergreifen, wenn die in der LRV festgesetzten Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Dies auch dann, wenn diese Ueberschreitung auf den Motorfahrzeugverkehr (dessen Immissionsgrenzwerte jedoch nicht in der LRV, sondern in der BAV festgelegt sind) zurückzuführen ist. Diesfalls sind die Kantone gehalten, bauliche, betriebliche sowie verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Massnahmen zu verfügen.

In diesem Zusammenhang fragen wir den Bundesrat an:

1. Ist der Bundesrat nicht auch der Ansicht, dass von den in Artikel 33 LRV vorgesehenen Massnahmen baulicher, betrieblicher, verkehrslenkender und verkehrsbeschränkender Art angesichts der vorherrschenden, strassenbaufreundlichen Verhältnisse in der Praxis nur verkehrslenkende oder -beschränkende Massnahmen im Vordergrund stehen werden?
2. Sieht der Bundesrat vor, Messmethoden und Messverfahren zur Ermittlung der Schadstoffbelastung vorzuschreiben, zu standardisieren und zu vereinheitlichen, statt nur Empfehlungen abzugeben? Wird eine Typenprüfung für die Messgeräte vorgesehen?
3. Ist der Bundesrat nicht auch der Ansicht, dass der zu erwartende, sehr unterschiedliche Vollzug der LRV durch die Kantone praktisch vorprogrammiert ist, was zu stossen-

den Rechtsungleichheiten führen dürfte? Was gedenkt der Bundesrat, allenfalls dagegen vorzukehren?

4. Wie ist die Zuständigkeit für die Auslösung von Smog-Alarm geregelt? Beim Ueberschreiten welcher Schadstoffkonzentrationen wird ein solcher Alarm allenfalls ausgelöst?

Texte de l'interpellation du 6 mars 1986

Selon l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair) entrée en vigueur le 1er mars 1986, les cantons sont tenus d'agir lorsque les limites d'immission fixées dans ce texte sont dépassées, même lorsque ce dépassement est dû au trafic motorisé, dont les limites d'émission sont fixées dans l'ordonnance sur la construction et l'équipement des véhicules routiers (OCE). Néanmoins, l'ordonnance sur la protection de l'air oblige les cantons à prendre des mesures de construction et d'exploitation d'ouvrages routiers, ainsi que de régulation et de limitation du trafic.

C'est pourquoi nous demandons au Conseil fédéral:

1. Ne pense-t-il pas que les mesures prévues à l'article 33 de l'ordonnance et touchant la construction ou l'exploitation, ou visant à canaliser ou à restreindre le trafic sont, compte tenu de l'actuelle hostilité à l'encontre des ouvrages routiers, en pratique limitées à celles qui tendent à réorienter ou à réduire le trafic?
2. Envisage-t-il de prescrire des procédés métrologiques et des méthodes de mesurage permettant de déterminer les taux de polluants d'une façon normalisée et uniforme, au lieu de se contenter d'émettre de simples recommandations? Prévoit-il l'homologation des appareils de mesure?
3. N'est-il pas d'avis qu'il faut s'attendre à une exécution extrêmement différenciée de l'ordonnance selon les cantons et par là-même à des inégalités choquantes devant le droit? Que compte-t-il faire pour éviter une telle situation?
4. A qui incombe le déclenchement de l'alarme au smog et à partir de quel taux de pollution l'alerte serait-elle donnée?

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Notwendigkeit und die rasche Inkraftsetzung der LRV sind unbestritten bzw. lobenswert. Die Immissionsgrenzwerte sind im internationalen Vergleich ausserordentlich tief angesetzt.

Mit der Festsetzung derart tiefer Immissionsgrenzwerte dürfte u. a. auch die Absicht verfolgt werden, im Bereich des motorisierten Strassenverkehrs den Nachweis zu erbringen, dass zusätzliche Massnahmen notwendig sind. Nach Artikel 33 der LRV haben die zuständigen Behörden bei einem Ueberschreiten der Immissionsgrenzwerte wie erwähnt die erforderlichen baulichen, betrieblichen, verkehrslenkenden und verkehrsbeschränkenden Massnahmen zu ergreifen. Bei den heute allgemein vorherrschenden, strassenbaufindlichen Verhältnissen dürften in der Praxis aber ausschliesslich verkehrslenkende oder verkehrsbeschränkende Massnahmen im Vordergrund stehen. Dies nicht zuletzt deshalb, weil bauliche und betriebliche Vorkehren, soweit sie überhaupt zur Diskussion stehen, erst nach Jahren wirksam würden. Das bedeutet aber einmal mehr eine krasse Ungleichbehandlung des Motorfahrzeugverkehrs im Vergleich zu allen übrigen (Luft-)Schadstoffemittenten.

Die genaue Ermittlung der Immissionsgrenzwerte verlangt nach entsprechend zuverlässigen Messmethoden. Dabei ist die Beurteilung der Immissionen anhand einer einzelnen Messstelle unzulässig. Solange der Messstandard nicht definiert ist, bleibt er manipulierbar. In der BRD wird beispielsweise zur Beurteilung der Immissionswerte ein Mittelwert aus mindestens vier Messwerten gebildet. Die Messstationen stehen in den Eckpunkten eines Quadrats von einem Kilometer Seitenlänge.

Nach den sich wiederholenden Ereignissen hinsichtlich Auslösung von Smog-Alarm, etwa in der Bundesrepublik Deutschland oder in England, dürfte sich auch für die Schweiz ein Konzept für das Vorgehen und Verhalten bei «Smog-Bildung» aufdrängen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 21. Mai 1986

Rapport écrit du Conseil fédéral du 21 mai 1986

Vorbemerkung: Der Bundesrat teilt die Auffassung des Interpellanten, dass die Anstrengungen zur Reinhaltung der Luft nicht einseitig die Emissionen aus dem Strassenverkehr zum Gegenstand haben dürfen, sondern alle für die Luftverschmutzung verantwortlichen Quellen einschliessen müssen.

Dementsprechend schreibt die Luftreinhalteverordnung (LRV) vor, dass im Falle von übermässigen Immissionen erst einmal ein Massnahmenplan erstellt werden muss, welcher insbesondere auszuweisen hat, welche Quellen für die Entstehung der übermässigen Immissionen verantwortlich sind (Art. 31 LRV).

Je nach Ergebnis dieser Abklärungen sind anschliessend die erforderlichen Massnahmen bei stationären Anlagen (Art. 32 LRV) oder beim Verkehr (Art. 33 LRV) zu treffen. Bei stationären Anlagen kann die Behörde für die Dauer der Sanierung notfalls Betriebseinschränkungen oder die Stilllegung der Anlage verfügen (Art. 9 LRV).

Der Bundesrat kann sich deshalb der Ansicht, dass eine krasse Ungleichbehandlung des Verkehrs im Vergleich zu den anderen Schadstoffemittenten vorliege, nicht anschliessen. Er weist auch darauf hin, dass die Festsetzung der Immissionsgrenzwerte einzig und allein nach den im Umweltschutzgesetz Artikel 8, 13 und 14 verbindlich festgelegten Kriterien erfolgte.

Zu den Fragen:

1. Während die Kantone auf die Emissionsbegrenzung bei den Motorfahrzeugen selbst keinen Einfluss haben, da hierzu nach der Strassenverkehrsgesetzgebung allein der Bund zuständig ist, stellt ihnen die LRV in Artikel 33 eine Reihe ergänzender Massnahmen zur Verfügung, mit denen zur Behebung von übermässigen Immissionen auf den Verkehrsfluss eingewirkt werden kann. Konkret zählt die LRV dazu Massnahmen baulicher, betrieblicher, verkehrslenkender oder -beschränkender Art.

Die Befürchtung des Interpellanten geht dahin, dass beim Vollzug die Möglichkeit zur Verkehrsbeeinflussung durch den Bau neuer Strassen praktisch wegfallen werde, weil heute eine geradezu «strassenbaufindliche» Haltung vorherrsche. Damit – so der Interpellant – werde der Gehalt von Artikel 33 LRV in der Praxis weitgehend auf eine Anweisung hinauslaufen, den Verkehr durchwegs durch einschränkende Massnahmen zu beeinflussen.

Der Bundesrat teilt diese Auffassung nicht. Zwar ist die für die sechziger Jahre kennzeichnende «Euphorie» im Strassenbau heute in der Tat nicht mehr vorhanden, doch steht dahinter, nach Auffassung des Bundesrates, nicht eine generell strassenbaufindliche Haltung, sondern eine etwas nüchternere Abwägung der Vor- und Nachteile beim Bau neuer Strassen. Anders liessen sich beispielsweise die jüngst vom Nationalrat getroffenen Beschlüsse im Zusammenhang mit der Ueberprüfung ausgewählter Strecken des Nationalstrassennetzes nicht erklären. Aber auch auf der Ebene der Kantone und Gemeinden zeigt die Erfahrung, dass Strassenbauprojekte nicht generell verworfen werden: Gerade Vorhaben, für die nicht zuletzt auch Gründe des Umweltschutzes geltend gemacht werden (insbesondere etwa Umfahrungen von Ortschaften), finden sehr wohl die Zustimmung des Souveräns.

Anzumerken bleibt, dass die in Artikel 33 LRV angesprochenen baulichen Massnahmen keineswegs nur den Bau neuer Strassen ansprechen, sondern insbesondere auch bauliche Massnahmen bei bestehenden Strassen einschliessen, wobei sich hier die vom Interpellanten angesprochene Problematik ohnehin nicht in dieser Form stellt.

2. Es trifft zweifellos zu, dass mit der Festlegung nackter Zahlenwerte für die Begrenzung der maximal zulässigen Belastung der Luft durch Emissionen und Immissionen wenig gewonnen ist, wenn die mit dem Vollzug betrauten Behörden nicht auch die anzuwendenden Mess- und Berechnungsmethoden kennen.

Von dieser Feststellung streng zu trennen ist hingegen die

Frage, ob die entsprechenden methodischen Anleitungen in jedem Fall vom Bundesrat in Verordnungsform verbindlich vorgeschrieben werden müssen. Der Bundesrat vertritt die Auffassung, dass diese Notwendigkeit nur dann gegeben wäre, wenn man nicht annehmen dürfte, dass in der Fachwelt ohnehin Einigkeit über diese methodischen Fragen herrsche und dieses Fachwissen ohne weiteres zum Rüstzeug der mit den Vollzugsaufgaben betrauten Stellen gehöre.

Eben diese Voraussetzungen sind jedoch im vorliegenden Fall erfüllt. So führt beispielsweise der Bund bereits seit 1968 systematische Immissionsmessungen durch. Daraus ging 1978 das Nationale Beobachtungsnetz für Luftfremdstoffe «NABEL» hervor. Aber auch Emissionsmessungen werden beispielsweise von der EMPA schon seit Jahrzehnten vorgenommen. Da bei diesen Messungen so weit wie möglich international anerkannte Methoden verwendet wurden, haben sich in der Folge auch die von den Kantonen und Privaten – zum Teil bereits seit längerer Zeit – betriebenen Messstellen durchgehend daran orientiert.

Es ist deshalb nicht zu befürchten, dass der Verzicht auf detaillierte methodische Vorgaben zur Messtechnik in der LRV im Vollzug zu willkürlichen Unterschieden in der Praxis der verschiedenen Behörden führt. In dieser Situation fiel dem Bundesrat der Verzicht auf die entsprechenden Verordnungsvorschriften um so leichter, als die vollständige Wiedergabe der einschlägigen internationalen Normen den Umfang der LRV auf ein Mehrfaches ausgedehnt hätte.

Der Interpellant wirft ferner die Frage auf, ob der Bundesrat beabsichtige, die für die Messungen zulässigen Geräte einer Typenprüfung zu unterstellen. Die Typenzulassung von Messmitteln ist im Bundesgesetz über das Messwesen (SR 941.20) geregelt. Die in der Schweiz zum Einsatz gelangenden Immissionsmessgeräte sind in aller Regel international gebräuchlich und dementsprechend im Ausland – z. B. in der Bundesrepublik Deutschland – bereits einer eingehenden Typenprüfung unterzogen worden. Es wäre vom Aufwand und von der Sache her kaum gerechtfertigt, diese international gebräuchlichen Geräte einer nochmaligen Prüfung zu unterziehen. Der Bundesrat erachtet es deshalb vorderhand als nicht notwendig, auf diesem Gebiet spezielle schweizerische Vorschriften zu erlassen.

3. Der Bundesrat ist keineswegs der Auffassung, dass der Vollzug der LRV in den verschiedenen Kantonen geradezu zwangsläufig derart unterschiedlich ausfallen werde, dass daraus stossende Rechtsungleichheiten entstehen müssten. Er ist im Gegenteil der Ueberzeugung, dass die Kantone mit der LRV ein Instrument in die Hand erhalten haben, welches einen ganz gravierenden Mangel bisheriger Erlasse zum Immissionsschutz behebt: Enthielten frühere Erlasse zur Umschreibung der Anforderungen an die Begrenzung von Emissionen und Immissionen nur sehr allgemeine Grundsätze, die leicht zu unterschiedlichen Interpretationen führten, so formuliert die LRV dafür präzise, im Vollzug durch Messungen eindeutig verifizierbare Zahlenwerte.

Die LRV ist aber nicht nur instrumentell leichter zu vollziehen als manch anderer Erlass, sie wird zudem von den Kantonen auch politisch voll mitgetragen. Tatsächlich wurde diese Verordnung nicht zuletzt von den Kantonen dringend gefordert, weil sie zahlreiche Fragen, die beispielsweise aufgrund der Arbeitsgesetzgebung strittig geblieben waren, mit der nötigen Klarheit beantwortet. Dass es den Kantonen mit dem Vollzug ernst ist, belegen zudem die in rascher Folge beim zuständigen Departement des Innern zur Vorprüfung angemeldeten kantonalen Ausführungserrasse sowie der Umstand, dass die meisten Kantone im laufenden Jahr ihre Vollzugsbehörden mit zusätzlichem Personal und mit erweiterten apparativen Möglichkeiten dotieren.

Sollte übrigens die spätere Erfahrung diese positive Erwartung nicht bestätigen, so wird der Bundesrat nicht zögern, von seinen aufsichtsrechtlichen Mitteln Gebrauch zu machen, die bekanntlich mit dem neuen Umweltschutzgesetz wesentlich ausgebaut worden sind, kann doch das in der Sache zuständige Departement jede Verfügung, die

gestützt auf dieses Gesetz ergeht, in gleicher Weise wie die davon direkt Betroffenen anfechten.

4. Die Luftreinhalteverordnung enthält keine Vorschriften hinsichtlich Smog-Alarm; insbesondere enthält sie auch keine Alarmwerte für Luftschadstoff-Immissionen. Das Schwergewicht liegt vielmehr auf einer konsequenten Verfolgung des im Umweltschutzgesetz verankerten Vorsorgeprinzips sowie der schrittweisen, aber dauerhaften Behebung von übermässigen Immissionen.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

85.589

Interpellation Ruffy

EDV in Bibliotheken. Wahl der Soft-Ware

Informatisation des bibliothèques. Choix du logiciel

Wortlaut der Interpellation vom 2. Oktober 1985

Es steht so gut wie fest, dass die Landesbibliothek auf das System ETHICS verzichtet; möglicherweise wird sie ein ausländisches System kaufen. Müsste man bei diesem Sachverhalt nicht alles vorkehren, um eine spätere Zusammenarbeit zu gewährleisten, z. B. indem die Kompatibilität der Systeme sichergestellt wird?

Ist der Bundesrat – angesichts des Umstands, dass diese Zusammenarbeit auf dem Spiel steht und die Bibliotheken parallel vorgehen – nicht der Meinung, es sollte eine Koordinationskommission bestellt werden, in der unter anderem die interessierten Stellen, d. h. die Bibliotheken und Datenbanken der ETH, die Landesbibliothek und die Kommission der Universitätsbibliotheken, vertreten sind?

Texte de l'interpellation du 2 octobre 1985

Vu l'abandon virtuel d'ETHICS par la Bibliothèque nationale et la possibilité d'un recours à un système acheté à l'étranger, ne doit-on pas prendre dès maintenant toutes les mesures pour garantir une collaboration ultérieure en assurant notamment la compatibilité des systèmes?

Devant cet enjeu et compte tenu des cheminements parallèles empruntés par les diverses bibliothèques, le Conseil fédéral n'est-il pas d'avis qu'il conviendrait de mettre sur pied une commission de coordination associant entre autres les organismes intéressés à savoir les bibliothèques et les banques de données des EPF, la Bibliothèque nationale et la Commission des Bibliothèques universitaires?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bäumlin, Bircher, Cavadini, Deneys, Fankhauser, Friedli, Jaggi, Longet, Mauch, Pitteloud, Renschler, Uchtenhagen, Vannay (13)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Malgré des assurances et les éclaircissements donnés par le Conseil fédéral à travers la réponse à la question ordinaire Longet concernant l'informatisation des bibliothèques, les plus grandes incertitudes continuent de planer sur la nature de la collaboration à assurer entre les différentes bibliothèques du pays.

On peut lire dans le Flash spécial de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne du 25 juillet 1985 les lignes suivantes: «L'information de la bibliothèque principale de l'EPFZ (projet ETHICS) se fait avec de grands retards, beaucoup d'incertitudes et de grands moyens en personnel. La synergie avec l'EPFL n'est pas suffisante Le président du CEPF est chargé de faire élaborer, avec l'aide d'un expert extérieur,

Interpellation Graf Luftreinhalteverordnung

Interpellation Graf Lutte contre la pollution atmosphérique. Ordonnance

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.327
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.06.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	969-971
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 441

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.