

gend. Die geforderte, umfassend fundierte Gesamtkonzeption liegt durchaus ebenso im Interesse der Elektrizitätswirtschaft wie des Landschaftsschutzes, würden doch beide, zumindest teilweise, der oft mühsamen Beschwerdeverfahren entzogen.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 29. April 1987*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 29 avril 1987*

Der Bundesrat ist ebenfalls der Auffassung, dass eine optimale Ausgestaltung des schweizerischen Hochspannungs-Uebertragungsnetzes nur aufgrund eines langfristig ausgelegten Konzeptes möglich ist. Die Elektrizitätswirtschaft hat ein solches Leitungskonzept erarbeitet, das in erster Linie technischen und Bedarfsaspekten Rechnung trägt. Das Konzept soll dazu beitragen, Doppelspurigkeiten und damit zusammenhängende negative Auswirkungen auf die Landschaft zu vermeiden und unter Umständen bestehende Belastungen, zum Beispiel infolge parallel geführter Hochspannungsleitungen, mit der Zeit zu beseitigen. Das Leitungskonzept ist so eine wichtige Grundlage für die Beurteilung neuer Hochspannungsleitungen im Rahmen der Plangenehmigungsverfahren.

1. Die Elektrizitätswirtschaft erarbeitete bereits 1963 ein erstes Konzept für das 220/380-kV-Höchstspannungsnetz. Auf Initiative des Eidg. Starkstrominspektorates (EStI) und des Bundesamtes für Energiewirtschaft haben 1985 die zehn grossen Elektrizitätswerke einschliesslich die SBB eine neue Studie für das schweizerische Höchstspannungsnetz 220/380 kV in Angriff genommen, die den heutigen Stand des Netzes sowie dessen Ausbau für die nächsten 10 bis 20 Jahre unter besonderer Berücksichtigung der Integration in den europäischen Verbund untersucht. Die Studie liegt bei den Werken vor und wird demnächst dem EStI unterbreitet.

2. und 3. Nach Artikel 15 Absatz 2 des Elektrizitätsgesetzes vom 24. Juni 1902 (SR 734.0) braucht es für die Ausführung neuer Starkstromanlagen eine Genehmigung des EStI. Im Zeitpunkt der Entstehung des Elektrizitätsgesetzes ging es bei der Plangenehmigung in erster Linie um elektro- und sicherheitstechnische Aspekte. Seit geraumer Zeit haben jedoch die Belange der Raumplanung und des Landschafts-, Natur- und Heimatschutzes eine grosse Bedeutung erhalten. Dieser Entwicklung hat sich das EStI nicht verschlossen, indem es diesen Fragen seit einigen Jahren ebenfalls Beachtung schenkt. So erhalten nebst den betroffenen Bundesstellen neuerdings auch die grossen Natur- und Heimatschutzorganisationen Gelegenheit, zu den Genehmigungsunterlagen Stellung zu nehmen und bei Augenscheinverhandlungen ihre Anliegen vorzutragen. Die Schutzaspekte sind dem EStI demnach im Zeitpunkt des Entscheides bekannt und können in die für den Entscheid nötigen Interessenabwägungen einfließen.

Diese neue Entwicklung kommt in der Weisung des Generalsekretariates des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements an das EStI vom 20. März 1986 betreffend die Durchführung der Plangenehmigungsverfahren zum Ausdruck. Diese Weisung hält u. a. fest, dass die Plangenehmigungsverfahren nach verfahrensrechtlichen Grundsätzen durchzuführen sind. Insbesondere müssen das Gesuch publiziert, die Gesuchsunterlagen öffentlich aufgelegt und die Interessierten angehört werden. Es ist vorgesehen, alle diese Fragen bei der Revision der Verordnung vom 26. Mai 1939 über die Vorlagen für elektrische Starkstromanlagen (SR 734.25, Planvorlagenverordnung) zu berücksichtigen. Erste Vorarbeiten sind im Gang. Entsprechend ihrer Zusammensetzung hat die Eidgenössische Kommission für elektrische Anlagen die Aufgabe, zu elektro- und sicherheits-technischen Fragen Stellung zu nehmen. Die Prüfung anderer, insbesondere oekologischer und landwirtschaftlicher Aspekte, obliegt den dafür zuständigen Bundesstellen.

Eine Revision des Elektrizitätsgesetzes ist nach Auffassung des Bundesrates nicht notwendig. Er ist jedoch gewillt, im Rahmen der nach verfahrensrechtlichen Grund-

sätzen ausgestalteten Plangenehmigungsverfahren dafür zu sorgen, dass die Aspekte der Raumplanung und des Landschafts-, Natur- und Heimatschutzes gebührend berücksichtigt werden.

**Le président:** L'interpellateur n'est que partiellement satisfait de la réponse du Conseil fédéral.

87.319

## Interpellation Zwygart

### Wasserstrassen. Freihaltegesetz. Bericht

#### Projet de loi sur la protection du tracé des voies navigables. Rapport

*Wortlaut der Interpellation vom 4. März 1987*

Dem Vernehmen nach soll das Bundesamt für Wasserwirtschaft einen Bericht erarbeitet haben, welcher Alternativen zu einem Freihaltegesetz über die Freihaltung von Wasserstrassen durch das Raumplanungsgesetz vorsieht. Das lässt den Schluss zu, dass die abgeschlossene Vernehmlassung zu diesem Gesetz mehrheitlich negativ ausgefallen ist. Als Folge wird durch das Bundesamt für Wasserwirtschaft nach einer Hintertür gesucht, um die Freihaltung von Wasserstrassen aufrecht erhalten zu können. Es entsteht dadurch der Eindruck, dass das Parlament umgangen werden soll. Deshalb bitten wir den Bundesrat um Auskunft:

- Wer ist der Auftraggeber für einen Bericht für Alternativen zu einem Freihaltegesetz?
- Wieso musste ein solcher Bericht ausgearbeitet werden?
- Was wird mit dem Bericht konkret beabsichtigt, und wie wird er vom Bundesrat weiterbehandelt?
- Was ist der genaue Inhalt dieses Berichtes, und wann wird dieser dem Parlament zur Kenntnis gebracht?

*Texte de l'interpellation du 4 mars 1987*

Il semble que l'Office fédéral de l'économie des eaux a élaboré un rapport prévoyant des solutions de rechange au projet de loi sur la protection du tracé des voies navigables au moyen de la loi sur l'aménagement du territoire. On peut en conclure que la procédure de consultation relative à cette loi, qui vient d'être close, a eu pour résultat une majorité de réponses négatives. Il s'ensuit que l'office susmentionné cherche maintenant une issue permettant d'assurer la protection du tracé des voies navigables. Cela donne l'impression que l'on veut esquiver le Parlement.

Le Conseil fédéral est par conséquent prié de répondre aux questions suivantes:

- Qui a mandaté le rapport sur les solutions de rechange au projet de loi sur la protection du tracé des voies navigables?
- Comment se fait-il qu'un tel rapport ait été préparé?
- Qu'envisage-t-on exactement et quelle sera la suite donnée à ce rapport par le Conseil fédéral?
- Quel est le contenu de ce rapport et quand sera-t-il porté à la connaissance du Parlement?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Biel, Brélaz, Chopard, Clivaz, Dünki, Grendelmeier, Günter, Jaeger, Leuenberger-Solothurn, Longet, Maeder-Appenzell, Müller-Aargau, Müller-Bachs, Nef, Oester, Petitpierre, Ruffy, Stamm Walter, Weber Monika, Weder-Basel, Zwingli (21)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*  
Der Interpellant verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 29. April 1987*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 29 avril 1987*

Der Bundesrat hat das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement beauftragt, in einem von ihm festgelegten Rahmen einen Bericht zuhanden des Parlamentes über die Frage der Freihaltung der Wasserstrassen vorzubereiten.

Der in der Zwischenzeit verabschiedete Bericht wurde ausgearbeitet, um die eidgenössischen Räte darüber zu informieren, was aufgrund verschiedener parlamentarischer Vorstösse geschehen ist, und die Absichten des Bundesrates über das weitere Vorgehen darzustellen.

Nach einer historischen Einleitung werden in diesem Bericht die Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens sowie der verkehrspolitische Rahmen und die sich darauf stützenden Absichten des Bundesrates dargelegt. Er wird demnächst publiziert werden und dem Parlament abgegeben.

**Le président:** L'interpellateur n'est que partiellement satisfait de la réponse du Conseil fédéral.

87.363

**Interpellation Bircher**

**Autobahnverbindung N 3/A 98 bei Rheinfelden**

**Liaison autoroutière N 3/A 98 près de Rheinfelden**

*Wortlaut der Interpellation vom 19. März 1987*

Gegenwärtig liegt das Projekt einer neuen Autobahnverbindung von der deutschen Hochrheinautobahn A 98 zur N 3 zwischen Kaiseraugst und Rheinfelden öffentlich auf. Dabei handelt es sich nicht um einen Zubringer kantonalen Strassen zur N 3, sondern um eine neue internationale Autobahn, die zudem den Transitschwerverkehr auf der Strasse begünstigen wird. Zahlreich sind deshalb auch die entsprechenden Reaktionen aus der Fricktaler Bevölkerung, von betroffenen Mietern und Naturschützern. Auch der Rheinfelder Stadtrat lehnt dieses auf über 67 Millionen Franken veranschlagte Grossprojekt aus den 60er Jahren ab. Ich frage in diesem Zusammenhang den Bundesrat:

1. Hält er den Bau dieser Teilautobahn heute noch für vertretbar, insbesondere auch nach den vielen Beteuerungen, den internationalen Transitschwerverkehr von der Strasse auf die Schiene zu bringen?
2. Warum wurde, trotz den gravierenden Auswirkungen dieses Baus auf Menschen und Umwelt in der Region Rheinfelden, auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet?
3. Auch im neuen Luftreinhaltekonzept beteuert der Bundesrat, dass das Autobahnnetz nicht mehr erweitert werden soll (vgl. Ziffer A des Massnahmenkatalogs), vor allem infolge der notwendigen Schadstoffreduktion. Nun aber handelt es sich bei diesem Projekt zweifellos um eine Erweiterung der N 3 mit entsprechenden Folgewirkungen. Warum wurde dieses Autobahnstück nie dem Parlament vorgelegt, obwohl dies gemäss Nationalstrassengesetz erforderlich wäre?
4. Ein Verzicht auf den Bau der Autobahnspange wäre geboten. Wie stellt sich der Bundesrat zur bereits vorliegenden «regionalen Lösung», wonach eine kleinere Entlastungsbrücke lediglich die beiden Hauptstrassen beidseits des Rheins verbinden würde?

*Texte de l'interpellation du 19 mars 1987*

Le projet de liaison autoroutière entre l'A 98 allemande (autoroute du Haut-Rhin) et la N 3 entre Kaiseraugst et

Rheinfelden est actuellement mis à l'enquête publique. Or cette liaison a le caractère, non pas d'un raccordement de routes cantonales à la N 3, mais d'une nouvelle autoroute internationale qui favoriserait en outre le trafic routier lourd. D'où de nombreuses réactions de la population du Fricktal, notamment des locataires touchés et des amis de la nature. Le conseil municipal (Stadtrat) de Rheinfelden rejette ce projet mammoth remontant aux années soixante et portant sur 67 millions de francs.

A ce propos je pose au Conseil fédéral les questions suivantes:

1. Juge-t-il encore soutenable de nos jours ce projet de tronçon autoroutier, compte tenu particulièrement des nombreuses promesses de déplacer le trafic lourd de la route vers le rail?
2. Pourquoi a-t-on renoncé à une étude d'impact sur l'environnement malgré les graves effets de cette construction sur l'être humain et le cadre naturel dans la région de Rheinfelden?
3. Après avoir affirmé dans sa «Stratégie de lutte contre la pollution de l'air» que le réseau autoroutier ne doit pas être étendu (voir le point A de la liste de mesures), compte tenu de la nécessité de réduire les nuisances, comment se fait-il que le Conseil fédéral n'ait pas soumis ce projet au Parlement comme l'exige la loi sur les routes nationales, puisqu'il s'agit de toute évidence d'une extension de la N 3 avec tout ce que cela représente?
4. Ne pense-t-il pas qu'il faut renoncer à cette liaison autoroutière et lui préférer la «solution régionale» consistant à relier par un simple pont de délestage les routes principales sises sur les deux rives du Rhin?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Ammann-St. Gallen, Bäumlín, Borel, Chopard, Deneys, Fankhauser, Friedli, Grendelmeier, Hubacher, Lanz, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Morf, Pitteloud, Renschler, Ruffy, Stamm Walter, Weder-Basel (18)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Der Interpellant verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

*vom 27. Mai 1987*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 27 mai 1987*

1. Der auf Schweizergebiet liegende, knapp ein Kilometer lange Autobahnzubringer soll die projektierte deutsche Autobahn A 98 mit der schweizerischen Nationalstrasse N 3 zwischen Kaiseraugst und Rheinfelden verbinden. Diese Strassenverbindung wurde vor Jahren von der Besonderen Gruppe Deutschland/Schweiz der Europäischen Verkehrskonferenz (CEMT) konzipiert. Sie entspricht überdies einer Empfehlung der deutsch/schweizerischen Raumordnungs-/Raumplanungskommission im gemeinsamen Grenzraum. Durch die Strassenverbindung soll das Städtchen Rheinfelden vom störenden grossen Durchgangsverkehr befreit werden.

An diesem Planungskonzept hat sich nichts geändert. Nach wie vor ist die geplante Autobahnverbindung vertretbar, wird sie es doch gestatten, den wichtigen Autobahngrenzübergang Basel/Weil in gewissem Umfang zu entlasten. Die Bestrebungen, den internationalen Transitschwerverkehr von der Strasse auf die Schiene zu bringen, bleiben dadurch unberührt.

2. Vor der öffentlichen Auflage des Ausführungsprojektes für den Autobahnzubringer sind, dem damaligen Stand des Institutes Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechend, die erforderlichen Untersuchungen vorgenommen worden. Gestützt darauf wurde das Projekt noch in mancher Hinsicht verbessert. Im Projektbereinigungsverfahren, das an die Projektauflage anschliesst, wird die Umweltverträglichkeit noch besonders zu prüfen sein.

3. Bei dem kurzen Autobahnzubringer Rheinfelden handelt es sich nicht um eine Erweiterung des Nationalstrassennetzes im Sinne des Massnahmenkataloges zum Luftreinhalte-

## **Interpellation Zwygart Wasserstrassen. Freihaltegesetz. Bericht**

### **Interpellation Zwygart Projet de loi sur la protection du tracé des voies navigables. Rapport**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
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	87.319
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.06.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1030-1031
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 552

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.