

nünftig, dass auch für die Bedrohungslage durch zivile Katastrophen Szenarien erstellt werden und wie bei den militärischen entsprechende Konsequenzen gezogen werden.

Angst setzt sich zu einem gewissen Teil immer auch aus Unkenntnis über einen bestimmten Sachverhalt zusammen. Eine veröffentlichte Risikoanalyse grenznaher ausländischer Atomkraftwerke gäbe aber Gelegenheit, die Bevölkerung über die Sicherheitsstandards und Sicherheitsvorkehrungen in Anlagen zu orientieren, die nicht den schweizerischen Vorschriften unterstehen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 2. September 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 2 septembre 1987

Die folgenden ausländischen Kernkraftwerke befinden sich innerhalb eines Abstandes von etwa 100 km von der Schweizergrenze (Luftlinie):

Frankreich:

- KKW Fessenheim, 2 Druckwasserreaktoren: etwa 35 km;
- KKW Bugey, 1 gasgekühlter Reaktor, 4 Druckwasserreaktoren: etwa 70 km;
- Schneller Brutreaktor Superphénix in Creys-Malville: etwa 70 km.

Italien:

- KKW Trino Vercellese, 1 Druckwasserreaktor: etwa 85 km;
- KKW Caorso, 1 Siedewasserreaktor: etwa 110 km.

Bei diesen Anlagen sind die Unfallrisiken grundsätzlich nicht anders als bei schweizerischen Reaktoren. Dies gilt auch für den Superphénix und den gasgekühlten Reaktor Bugey I. Bei keinem Standort erstreckt sich das Gebiet, für welches der jeweilige Nachbarstaat besondere Notfall-schutzmassnahmen vorgesehen hat, bis an das schweizerische Territorium. Auch die in der Schweiz für Unfälle in schweizerischen KKW vorbereitete rasche Alarmierung umfasst nur die Gebiete bis zu einer Distanz von 20 km vom Kernkraftwerk (Zone 2 des Raschen Alarmsystems).

Selbst bei den schwersten Unfällen in einem der genannten KKW wäre nicht mit akuten Strahlenschäden in der Schweiz zu rechnen. Die Schweiz wäre bei entsprechender Wetterlage vor allem durch die Folgen der Ablagerung radioaktiver Stoffe betroffen (eventuelles Sperrn von Lebensmitteln). Die gestellten Fragen lassen sich somit wie folgt beantworten:

1. Die Folgen eines schweren Unfalls in einem der betrachteten ausländischen Reaktoren wären grundsätzlich nicht anders als die Folgen eines entsprechenden Unfalls in einem schweizerischen Reaktor. Angesichts der grösseren Entfernung von der Schweiz müsste jedoch nicht mit Auswirkungen gerechnet werden, wie sie in der näheren Umgebung der Anlagen möglich wären und auf welche die in der Schweiz vorbereiteten Notfallschutzmassnahmen ausgerichtet sind.

2. Bei einem Unfall in einem Kernkraftwerk im benachbarten Ausland wären die durch unser Land zu ergreifenden Vorkehrungen grundsätzlich identisch mit jenen in der Zone 3 (d. h. ausserhalb eines Radius 20 km um das betroffene KKW) bei einem Reaktorunfall in der Schweiz. Wichtig bei einem Unfall in einem ausländischen KKW ist die Benachrichtigung der Nationalen Alarmzentrale durch die zuständige ausländische Stelle, was durch bilaterale Vereinbarungen mit Frankreich und der Bundesrepublik Deutschland geregelt ist. Mit Italien ist eine solche Regelung in Diskussion. Ausserdem wird die frühzeitige Benachrichtigung durch ein multilaterales Uebereinkommen von 1986 geregelt. Die Schweiz hat dieses Uebereinkommen unterzeichnet.

3. Es bestehen keine schweizerischen Risikostudien für ausländische Kernkraftwerke sie werden für die Notfallplanung in der Schweiz auch nicht benötigt. Es ist nicht Aufgabe der schweizerischen Sicherheitsbehörden, derartige aufwendige Untersuchungen über ausländische Kernanlagen durchzuführen.

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

87.420

Interpellation Oester

Nationalstrassenprojekte und Luftreinhalteverordnung

Projets de routes nationales et études d'impact

Wortlaut der Interpellation vom 3. Juni 1987

Ende April 1987 hat der Zürcher Regierungsrat ein generelles Projekt N 20, Teilstück Westumfahrung Birmensdorf, zuhanden der Bundesbehörden verabschiedet. Der zum Projekt gehörende Bericht über die Umweltverträglichkeit (UVB) zeigt, dass die Westumfahrung an allen oberirdischen Teilen zu deutlichen Ueberschreitungen der Immissionsgrenzwerte führt, welche in Anhang 7 der Luftreinhalteverordnung (LRV) für Stickoxyd festgelegt sind.

1. Ist der Bundesrat der Auffassung, dass ein generelles Nationalstrassenprojekt genehmigt werden darf, obwohl es nachgewiesenermassen den Umweltschutzvorschriften, insbesondere der Luftreinhalteverordnung, nicht genügt?

2. Teilt der Bundesrat die Auffassung, dass in einem Fall wie dem vorliegenden die Planungsbehörden so lange nach besseren Möglichkeiten zu suchen haben, bis ein den gesetzlichen Vorschriften vollumfänglich genügendes Projekt vorliegt?

Texte de l'interpellation du 3 juin 1987

A la fin avril 1987, le Conseil d'Etat du canton de Zurich a adopté, à l'intention des autorités fédérales, un projet général concernant la N 20, tronçon de contournement de Birmensdorf par l'ouest. L'étude d'impact – qui fait partie du projet – montre que, partout où il n'est pas enterré, ce tronçon entraînera des dépassements très nets des valeurs limites d'immission qui sont fixées, pour ce qui est de l'oxyde d'azote, dans l'annexe 7 de l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair).

1. Le Conseil fédéral estime-t-il qu'un projet général de route nationale peut être approuvé, alors même qu'il est établi qu'il ne répond pas aux exigences des prescriptions relatives à la protection de l'environnement, notamment à celles de l'OPair?

2. Est-il lui aussi de l'avis que, dans un tel cas, les autorités responsables de la planification doivent rechercher d'autres solutions, jusqu'à ce qu'elles en aient trouvé une meilleure, qui satisfasse entièrement aux dispositions légales?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bircher, Dünki, Grendelmeier, Humbel, Loretan, Maeder-Appenzell, Mauch, Nauer, Seiler, Weber Monika, Zwygart (11)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

1. Den Entscheid über die generellen Projekte für Nationalstrassen fällt der Bundesrat auf Antrag des Bundesamtes für Strassenbau und des betroffenen Kantons. Bei diesem Entscheid sind neuerdings auch die einschlägigen Bestimmungen der Umweltschutzgesetzgebung, insbesondere der LRV, anzuwenden. Ein besonderes Problem stellt sich, wenn aufgrund des UVB anzunehmen ist, dass der Verkehr auf der projektierten Strasse zu übermässigen Immissionen im Sinne von Artikel 2 Absatz 5 LRV führen wird. In diesen Fällen müsste die Verwirklichung des Bauvorhabens als widerrechtlich qualifiziert werden. Der Bundesrat dürfte es nicht genehmigen.

2. Artikel 33 LRV schreibt immer dann, wenn die vorsorglichen Emissionsbegrenzungen bei Fahrzeugen und Verkehrsanlagen nicht ausreichen, um übermässige Immissionen zu verhindern, den Behörden vor, «die erforderlichen baulichen, betrieblichen, verkehrslenkenden oder -beschränkenden Massnahmen» zu treffen. Die Planungsbe-

hörde hat also ein Projekt unter Einbezug aller in der LRV genannten Massnahmen zu bearbeiten. Insbesondere ist zu prüfen, ob eine Beschränkung der Kapazität der geplanten Nationalstrasse nicht mit einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs verbunden werden kann, so dass bei gesamthaft gleicher Transportkapazität geringere Umweltbelastungen resultieren.

3. Zum gleichen Ergebnis führt die Berücksichtigung von Artikel 9 Absatz 4 USG. Die hier für öffentliche Vorhaben verlangte Begründung soll die Interessenabwägung offenlegen und den Vergleich der vernünftigerweise in Frage kommenden Möglichkeiten zur Erreichung eines (ebenfalls zu begründenden) Ziels enthalten.

Im UVB, der in den betroffenen Gemeinden auflag, fehlte eine solche Begründung. Verglichen wurden die Varianten B (Nordumfahrung) und C (Südwestumfahrung) sowie die Nullvariante. Ein Vergleich mit der von verschiedener Seite geforderten Variante «Gestreckter Uetlibergtunnel mit flankierenden Massnahmen» lag nicht vor. Eine diesbezügliche Erweiterung der Projektstudien und eine entsprechende Ergänzung des Berichts drängen sich auf.

4. Nachdem der Bund – zu Recht – mit der Forderung an die Kantone herantritt, das Umweltschutzrecht konsequent zu vollziehen, wäre es stossend, wenn der Bundesrat in einem Entscheid die von ihm erlassene LRV nicht konsequent anwenden würde. Dies um so mehr, als der Entscheid von keiner Rechtsmittelinstanz überprüft werden kann.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 2. September 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 2 septembre 1987

Nationalstrassen sollen den Verkehr vom bestehenden Strassennetz abziehen und auf eine geeignete Sammelschiene kanalisieren. Damit kann die in einem weiten Einzugsgebiet der Nationalstrasse liegende Region vom Verkehr und damit von Immissionen entlastet werden. Das trifft für die Autobahnumfahrung von Zürich in besonderem Masse zu. Durch die Kanalisierung des Verkehrs auf die Autobahnumfahrung werden weite Gebiete in der Agglomeration Zürich vom Strassenverkehr und den entsprechenden Immissionen entlastet. In mancher Stadt- und Quartierstrasse lassen sich damit die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung (LRV) unterschreiten. Das sich hier stellende Problem ist also grossräumig zu betrachten.

Gegenwärtig, d. h. mit dem heutigen Motorfahrzeugpark, ist es nicht möglich, längs Nationalstrassen mit starker Verkehrsbelastung die strengen Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung einzuhalten. Wie wir in unserer Antwort vom 1. Juli 1987 auf die Motion der Christlichdemokratischen Fraktion vom 11. März 1987 betreffend das Luftreinhaltekonzept ausgeführt haben, werden mit den in der LRV festgelegten Immissionsgrenzwerten konkrete lufthygienische Ziele vorgegeben, welche mittelfristig – innerhalb der in der Verordnung gesetzten Fristen von maximal acht Jahren ab Inkrafttreten – zu einer dauerhaften Sanierung der heute bestehenden Ueberlastung im gesamtschweizerischen Rahmen führen sollen.

Bei dieser Sachlage wäre es verfehlt, Nationalstrassenprojekte nicht mehr zu genehmigen und solche Strassen nicht mehr in Bau zu nehmen, bis die Luftreinhalte-Verordnung längs dieser Strassen eingehalten werden kann. Bei der Ausarbeitung der Projekte ist aber darauf zu achten, dass die Vorschriften der LRV, wenn auch nicht sofort, so doch innerhalb der rechtlich festgelegten Fristen eingehalten werden können. Mit der heute überall geforderten Untertunnelung lassen sich auch nicht alle Probleme lösen. Solche Lösungen müssen mit anderen Nachteilen, namentlich aber, im späteren Betrieb, mit einem grossen Aufwand an elektrischer Energie für Beleuchtung und Belüftung erkaufte werden. Nationalstrassen sind komplexe Gebilde. Bei ihrer Projektierung und bei der Projektvereinbarung sind mannigfaltigste Interessen zu berücksichtigen und im Projekt zu optimieren. Nach dem Umweltschutzgesetz ist bei Nationalstrassen die Umweltverträglichkeit in einem mehrstufigen Verfahren zu prüfen. In diesem Verfahren haben alle Betroffe-

nen ein weitgehendes Mitsprache- und Beschwerderecht. Damit soll sichergestellt werden, dass die schliesslich von der zuständigen Bundesbehörde zu genehmigenden Nationalstrassenprojekte nach gewalteter Interessenabwägung allen rechtlich relevanten Anforderungen – und damit auch denjenigen der Luftreinhaltung – genügen.

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

87.504

Interpellation Mauch

Beiträge an Umweltschutzmassnahmen nach Treibstoffzollgesetz

**Protection de l'environnement.
Contributions aux frais imputables
au trafic routier motorisé**

Wortlaut der Interpellation vom 18. Juni 1987

Ich bitte den Bundesrat, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

1. Ist er bereit, nach Artikel 25 des Treibstoffzollgesetzes an die Kantone Beiträge an die Vollzugskosten der Luftreinhalteverordnung auszurichten, soweit Massnahmen nach LRV durch den motorisierten Strassenverkehr bedingt sind?
2. Ist er ferner bereit, die allenfalls nötige Weisung oder Verfügung für diese Beitragsleistungen des Bundes möglichst rasch zu erarbeiten und die Kantone auf die Bereitschaft des Bundes, sich finanziell an den Vollzugsmassnahmen der LRV durch Treibstoffzollgelder zu beteiligen, aufmerksam zu machen?

Texte de l'interpellation du 18 juin 1987

Je prie le Conseil fédéral de bien vouloir répondre aux questions suivantes:

1. Est-il prêt, comme le prévoit l'article 25 de la loi fédérale concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants, à verser aux cantons des contributions afin de participer aux frais d'exécution de l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair) lorsque des mesures de protection au sens de l'OPair sont rendues nécessaires par le trafic routier?
2. Au cas où de telles contributions ne pourraient pas être versées sans que soient élaborées des directives ou une ordonnance spéciales, le Conseil fédéral est-il prêt à les édicter le plus rapidement possible et à avertir les cantons que la Confédération est disposée à utiliser le produit des droits d'entrée sur les carburants pour participer financièrement aux mesures d'exécution de l'OPair?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann-St. Gallen, Borel, Bundi, Eggenberg-Thun, Euler, Fankhauser, Fehr, Hubacher, Lanz, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Meyer-Bern, Morf, Rechsteiner, Stappung, Uchtenhagen, Vannay (17)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Vollzug der Umweltschutzgesetzgebung stellt an die Kantone sehr hohe Anforderungen, unter anderem finanzieller Art.

Nach Artikel 25 des Treibstoffzollgesetzes beteiligt sich der Bund an den Kosten der durch den motorisierten Strassenverkehr bedingten allgemeinen Umweltschutzmassnahmen. Der Vollzug der Luftreinhalteverordnung setzt zwangsläufig substantielle Massnahmen im Bereich der aus dem Verkehr stammenden Immissionen voraus, ist doch der motorisierte Strassenverkehr zum überwiegenden Teil Verursacher der starken Luftbelastung vor allem in den Agglomerationen.

Interpellation Oester Nationalstrassenprojekte und Luftreinhalteverordnung

Interpellation Oester Projets de routes nationales et études d'impact

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	14
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.420
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.10.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1501-1502
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 823

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.