

87.453

Interpellation Spoerry**Doppelspurausbau Mühlehorn–Murg
sowie Bad Ragaz–Landquart****Mühlehorn–Murg et Bad Ragaz–Landquart.
Dédoulement de la voie***Wortlaut der Interpellation vom 15. Juni 1987*

Ist der Bundesrat bereit, den vorgesehenen Doppelspurausbau Mühlehorn–Murg sowie Bad Ragaz–Landquart der SBB-Linien Zürich–Chur und St. Gallen–Chur zeitlich so voranzutreiben, dass die längst erwarteten Verbesserungen im Fahrplanangebot nach/von Graubünden gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Zürcher S-Bahn oder nur wenig später möglich werden?

Texte de l'interpellation du 15 juin 1987

Le Conseil fédéral est-il prêt à faire avancer les travaux prévus de dédoublement de la voie entre Mühlehorn et Murg et entre Bad Ragaz et Landquart sur les lignes CFF Zurich–Coire et Saint-Gall–Coire, de telle sorte que les améliorations de l'horaire tant attendues dans les liaisons avec les Grisons puissent avoir lieu en même temps que l'entrée en service du chemin de fer suburbain de Zurich, ou du moins peu de temps après?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aliesch, Ammann-Bern, Bühler-Tschappina, Cantieni, Eng, Giger, Kühne (7)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die in Aussicht gestellten Angebotsverbesserungen beruhen auf der Einsicht, dass nicht mit ein- und demselben Schnellzug

– einerseits der saisonal stark schwankende touristische Fernverkehr (Schweiz–)Zürich–Bündnerland und

– andererseits der Verkehr mit gleichmässigen Frequenzen zwischen Zürich und den Mittelzentren (und angeschlossenem Einzugsgebiet) abgedeckt werden kann.

Die Angebotsverbesserungen im Schnellzugsverkehr (Basel–)Zürich–Chur wurden in den vergangenen Fahrplanverfahren von den SBB abgelehnt, weil

a. die Gleisekapazität im Zürcher Hauptbahnhof keine zusätzlichen Züge erlaube und

b. die Kreuzungsverhältnisse auf dem Einspurabschnitt Bad Ragaz–Maienfeld–Landquart keine Verdichtung des Zugangebotes mehr zulasse.

Ab dem Fahrplanwechsel Sommer 1990 wird die Zürcher S-Bahn in Betrieb sein. Damit werden viele S-Bahnzüge im unterirdischen Bahnhof Museumsstrasse verkehren, und der oberirdische Teil des Hauptbahnhofes wird entlastet.

Der stündlichen Führung von zwei Fernschnellzügen (Basel–)Zürich–Chur, nämlich

– einem sehr raschen IC-Zug mit nur zwei oder drei Halten und

– einem B-Schnellzug mit sieben bis acht Halten sollten keine betrieblichen Probleme mehr entgegenstehen, wenn die erwähnten Doppelspurausbauten zeitgerecht erfolgen. Dies ist auch deshalb notwendig, weil die Einspurabschnitte sehr verspätungsanfällig sind und sich die Unregelmässigkeiten jeweils auf weite Teile des schweizerischen Anschlussystems übertragen.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 9. September 1987**Rapport écrit du Conseil fédéral du 9 septembre 1987*

1. Der Ausbau der beiden einspurigen Streckenabschnitte auf Doppelspur hängt von verschiedenen Faktoren ab. Einerseits sind die personellen Mittel der SBB-Kreisdirektion III (Zürich) für die Bauten der S-Bahn ausgeschöpft.

Andererseits erträgt die Betriebsabwicklung auf den einzelnen Bahnlinien, insbesondere Zürich–Chur, neben den normalen Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten keine zu grosse Massierung von Ausbaumassnahmen. Die Realisierung der S-Bahn bedingt zudem zwischen Zürich und Ziegelbrücke auf praktisch allen Bahnhöfen und Stationen kleinere oder grössere bauliche Anpassungen, die den Betrieb beeinflussen.

Selbst unter der Voraussetzung genügender finanzieller Mittel und genehmigter Projekte ist der Bau der beiden Doppelspurabschnitte bis 1990 daher nicht mehr möglich.

2. Die beiden Doppelspurabschnitte, die aus finanziellen Gründen seit Jahren hinter andere, dringende Bauobjekte zurücktreten mussten, sollen im Rahmen der baulichen Massnahmen für die «Bahn 2000» realisiert werden. In diesem Sinne ist der Bau in den ersten neunziger Jahren vorgesehen. Der zuständige Fachdienst ist beauftragt, der Generaldirektion SBB für den Abschnitt Bad Ragaz–Landquart noch in diesem Jahr das Vorprojekt in Varianten zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen. Die Projektierungsarbeiten für den baulich anspruchsvollen Abschnitt Tiefenwinkel–Mühlehorn folgen anschliessend.

Diese Vorhaben zeigen die Bedeutung, die dem Konzept «Bahn 2000» für die Realisierung von Angebotsverbesserungen im Intercity- und Schnellzugsverkehr zukommt.

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

87.435

Interpellation Seiler**Ausländische Atomkraftwerke.
Bedrohung für die Schweiz****Centrales nucléaires étrangères.
Menace pour la Suisse***Wortlaut der Interpellation vom 10. Juni 1987*

Im militärischen Bereich werden für die Schweiz verschiedene Bedrohungsszenarien ausgearbeitet. Teilt der Bundesrat die Ansicht, dass ein Unfall in einem grenznahen ausländischen Atomkraftwerk für die Schweiz katastrophale Folgen hätte? Bestehen in dieser Richtung Szenarien, welche die Folgen für die Schweiz berücksichtigen? Gibt es schweizerische Risikostudien dieser Atomkraftwerke? Ist der Bundesrat bereit, allenfalls solche Studien und Szenarien ausarbeiten zu lassen und diese zu veröffentlichen?

Texte de l'interpellation du 10 juin 1987

Divers scénarios sont élaborés pour la Suisse dans le domaine militaire. Le Conseil fédéral est-il d'avis qu'un accident qui se produirait dans une centrale nucléaire étrangère située près de notre pays aurait pour celui-ci des conséquences catastrophiques? Existe-t-il des scénarios à cet égard? A-t-on procédé en Suisse à une analyse des risques que constituent ces centrales? Le Conseil fédéral est-il éventuellement prêt à ordonner des études et la mise au point de scénarios à ce sujet et à les faire publier?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Stamm Judith, Wick (2)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Seit «Tschernobyl» ist die Öffentlichkeit auf Betriebsstörungen und kleinere Unfälle in Atomkraftwerken sensibilisiert worden. «Tschernobyl» hat auch gezeigt, wie gross der gefährdete Raum im Katastrophenfall etwa sein könnte. Da über die militärische Bedrohungslage dauernd Szenarien erstellt werden, erscheint es dem Interpellanten ver-

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-

Interpellation Seiler Ausländische Atomkraftwerke. Bedrohung für die Schweiz

Interpellation Seiler Centrales nucléaires étrangères. Menace pour la Suisse

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	87.435
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.10.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1500-1501
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 822

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.