

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 Luftreinhalte – 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.

Nach Artikel 27 LRV sind die Kantone verpflichtet, den Stand und die Entwicklung der Immissionen zu ermitteln. Sie müssen mittels Messungen Erhebungen durchführen und aufgrund der Resultate nach Artikel 31 LRV einen Massnahmenplan gegen übermässige Immissionen erarbeiten. Der Vollzug der Massnahmen nach den Plänen hat in der Regel innert fünf Jahren zu erfolgen. Das heisst, die Kantone sind jetzt verpflichtet, innert weniger Jahre für Messkampagnen hohe Investitionen und ein grosses Mass an Abklärungen zu tätigen. Für diese Aufwendungen sollten die Kantone vom Bund aufgrund des Treibstoffzollgesetzes entschädigt werden, nachdem diese in direktem Zusammenhang stehen mit der Luftbelastung durch den motorisierten Strassenverkehr.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 2. September 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 2 septembre 1987

Nach Artikel 25 des Treibstoffzollgesetzes (TZG) beteiligt sich der Bund an den Kosten der durch den motorisierten Strassenverkehr bedingten allgemeinen Umweltschutzmassnahmen, insbesondere der Massnahmen zur Behebung von Waldschäden und zur Wiederherstellung von Wäldern. Aufgrund dieser Gesetzesbestimmung ist der Bund verpflichtet, sich an den Kosten konkreter, durch den motorisierten Strassenverkehr bedingter allgemeiner Umweltschutzmassnahmen zu beteiligen, also an den Kosten von Projekten, die direkt und wirksam der Schadenverhinderung oder -behebung dienen, die durch den motorisierten Strassenverkehr bedingt sind.

Wir sind denn auch bereit, gestützt auf Artikel 25 TZG durch den motorisierten Verkehr bedingte Massnahmen nach der Luftreinhalte-Verordnung, zum Beispiel Massnahmen gegen übermässige Immissionen aus dem Verkehr nach Artikel 19 LRV, mit Beiträgen zu unterstützen. In diese Projekte wären auch die Kosten der notwendigen Voruntersuchungen einzubeziehen. Weiter ist zu prüfen, ob bei der Berechnung der nicht werkgebundenen Beiträge aus Treibstoffzollerträgen die Aufwendungen, die die Kantone für die motorfahrzeugbedingte Luftqualitäts-Ueberwachung (Erhebungen, Messungen, Ausbreitungsberechnungen nach Artikel 27 LRV) haben, als Strassenlasten der Kantone und Gemeinden angerechnet werden können. Kantone mit hohen Messaufwendungen würden damit bei der Verteilung der nicht werkgebundenen Anteile aus dem Treibstoffzollertrag begünstigt.

Wir sind bereit, die nötige Verordnung zu erlassen.

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

87.468

Interpellation Rechsteiner

Waffenembargo gegen Südafrika

Embargo sur les exportations d'armes vers l'Afrique du Sud

Wortlaut der Interpellation vom 17. Juni 1987

Ich ersuche den Bundesrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Mit dem «Comprehensive Anti-Apartheid-Act of 1986» beauftragte der US-Kongress die Administration mit der Erarbeitung eines Berichts über die Umgehung des 1977 verhängten Waffenembargos gegen Südafrika. Diesem Bericht, der dem Kongress kürzlich zugeleitet wurde, ist zu entnehmen, dass gegen das Embargo verstossende Lieferungen u. a. über die Schweiz erfolgt sind.

Ist der Bundesrat bereit, sich bei den amerikanischen Behörden über die Umgehungen des Waffenembargos zu erkundigen, die der Schweiz oder schweizerischen Firmen zur Last gelegt werden? Ist er bereit, das Parlament über das Ergebnis der Erkundigungen zu informieren?

2. Die Nato-Staaten und Japan haben im Rahmen des Cocom (Coordinating Committee for Multilateral Export Controls) den Export strategisch und militärtechnologisch relevanter Güter in die Länder des Warschauerpakts verboten. Die Schweiz hat zur Vermeidung der Umgehung dieser Restriktionen ein ausgebautes Instrumentarium entwickelt (vgl. zuletzt die Beantwortung der Interpellation 85.591).

Ist der Bundesrat nicht auch der Auffassung, dass gegenüber Südafrika nicht mindestens so wirksame Massnahmen getroffen werden müssen (mit Einbezug der Lizenzen, Briefkastenfirmen usw.)?

3. Unter die Cocom-Liste fallen Güter, bei denen die militärische Nutzung möglich ist, und zivile Technologien, die geeignet sein könnten, die strategische Kapazität des Empfängerlandes zu stärken. Beim Waffenembargo der Schweiz gegenüber Südafrika ist die Optik in der Praxis umgekehrt: Alles, was zivil genutzt werden kann, darf geliefert werden. Das führt zum Ergebnis, dass viele militärisch und strategisch relevante Güter nicht an die Länder des Warschauerpakts, wohl aber nach Südafrika geliefert werden dürfen. Ist der Bundesrat nicht auch der Auffassung, dass die bei der Cocom verwendete Optik auch bei der Handhabung des Waffenembargos gegenüber Südafrika massgebend sein muss?

4. Was hat die Bundesanwaltschaft zur Vermeidung von Umgehungen des Waffenembargos gegenüber Südafrika in den letzten Jahren konkret unternommen?

5. Das Apartheid-Regime bezweckt mit dem vor wenigen Jahren erlassenen «Citizenship-Amendment-Act», möglichst viele jüngere Weisse mit ausländischer Staatsangehörigkeit zum Militärdienst zwingen zu können.

Wieviele Schweizerinnen und Schweizer sind von den Bestimmungen betroffen? Wie stellt sich der Bundesrat dazu, dass Schweizer Staatsangehörige auf diese Weise (über die Doppelbürgerschaft) in zunehmender Zahl aktiven Militärdienst zur Aufrechterhaltung des rassistischen Regimes und zur Unterdrückung der farbigen Bevölkerungsmehrheit leisten sollen?

6. Die Schweiz gehört (neben Taiwan und Paraguay) zu den letzten Staaten, die mit Südafrika noch den Austausch von Militärattachés pflegen (Stationierung eines südafrikanischen Militärattachés in der Schweiz).

Ist der Bundesrat nicht auch der Auffassung, dass dieser militärisch-diplomatische Austausch mit dem Apartheid-Regime unverzüglich abzubrechen ist?

Texte de l'interpellation du 17 juin 1987

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

1. En approuvant le «Comprehensive Anti-Apartheid-Act of 1986», le Congrès américain a chargé l'Administration de rédiger un rapport sur les procédés utilisés pour éluder l'embargo dont sont l'objet les exportations d'armes vers l'Afrique du Sud depuis 1977. Il ressort de ce rapport, adressé au Congrès récemment, que des marchandises soumises à l'embargo ont notamment été livrées par l'intermédiaire de la Suisse.

Le Conseil fédéral est-il prêt à intervenir auprès des autorités américaines pour demander des précisions sur ces violations de l'embargo dont est accusée la Suisse ou dont se seraient rendues coupables certaines entreprises de notre pays? Est-il d'accord de communiquer au Parlement le résultat de son enquête?

2. Les Etats membres de l'OTAN ainsi que le Japon se sont réunis au sein du COCOM (Coordinating Committee for Multilateral Export Controls) pour interdire l'exportation de matériel technologique pouvant avoir une utilisation stratégique ou militaire dans les pays du Pacte de Varsovie. Afin d'éviter que ces restrictions soient éludées, la Suisse s'est

Interpellation Mauch Beiträge an Umweltschutzmassnahmen nach Treibstoffzollgesetz

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

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	87.504
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.10.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1502-1503
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 824

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.