

2. Ist der Bundesrat bereit, im ersten Vierteljahr 1988 über das Projekt «Gewähr» zu berichten und seinen Entscheid vollumfänglich auf die Ergebnisse der beigezogenen Expertengremien des Bundes abzustützen?

3. Kann der Bundesrat dafür Gewähr bieten, dass die seinerzeitigen Anforderungen betreffend der dauernden und sicheren Entsorgung nicht noch weiter ausgehöhlt werden?

4. Ist der Bundesrat bereit, die gesetzlich vorgesehenen Konsequenzen für die Ausrichtung der künftigen Energiepolitik zu ziehen, die sich aus dem bisherigen Scheitern des Projektes «Gewähr» ergeben?

5. Ist der Bundesrat bereit, Einfluss zu nehmen, damit die vorgesehenen Investitionen zur Verlängerung der Lebensdauer der älteren Atomkraftwerke Beznau und Mühleberg nicht weitergeführt werden?

6. Ist der Bundesrat bereit, eine Neudefinition der Entsorgungspolitik einzuleiten, im Sinne seines 1979 abgegebenen und in der Folge widerrufenen Versprechens, wonach für alle Abfallarten vollständig ausgearbeitete, standortgebundene Projekte mitsamt den dazugehörigen Sicherheitsberichten vorliegen müssen?

7. Ist dem Bundesrat irgendein Staat bekannt, in dem das Problem der hochradioaktiven Abfälle gelöst wurde und die Endlagerung sichergestellt ist?

Texte de l'interpellation du 18 décembre 1987

Le Conseil fédéral a reporté la décision, annoncée pour 1987, concernant le projet «Garantie». Deux ans après le délai initialement fixé à 1985, il n'est toujours pas avéré si le projet de la CEDRA satisfait aux exigences législatives quant à un stockage sûr et définitif des déchets radioactifs.

Le Conseil fédéral est instamment prié de répondre aux questions suivantes:

1. Quels sont les motifs qui l'ont poussé à ne pas tenir ses promesses?

2. Est-il prêt à faire rapport sur le projet au premier trimestre 1988 et à motiver sa décision à la lumière des résultats des experts consultés par la Confédération?

3. Peut-il garantir que les exigences quant à un stockage sûr et définitif peuvent être maintenues dans toute leur rigueur?

4. Est-il prêt à tirer les conclusions qui s'imposent quant à la politique énergétique future des échecs subis jusqu'ici par le projet «Garantie»?

5. Est-il disposé à oeuvrer afin que les investissements prévus pour prolonger la durée utile des centrales nucléaires vieillissantes de Beznau et de Mühleberg ne soient pas poursuivis?

6. Consentira-t-il à redéfinir la politique d'élimination des déchets conformément à sa promesse de 1979, reniée par la suite, selon laquelle des projets précis et complets doivent être présentés pour tous les types de déchets, y compris la localisation du site et la totalité des rapports de sécurité y relatifs?

7. Connait-il un seul Etat où le problème des déchets hautement radioactifs a été résolu et où le stockage définitif est assuré?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bär, Fetz, Fierz, Grendelmeier, Jaeger, Maeder, Meier-Glatfelden, Leutenegger Oberholzer, Schmid, Stocker, Thür, Wiederkehr (12)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

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

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 24. Februar 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 24 février 1988

Schon im Jahr 1982 wies der Bundesrat in der Beantwortung eines parlamentarischen Vorstosses darauf hin, dass aufgrund der bei den Projektarbeiten gewonnenen Erkenntnisse die Anforderungen der Bundesbehörden an das Projekt «Gewähr» im Laufe der Zeit teilweise angepasst wurden, dass aber keinesfalls die Rede davon sein könne, dass der Nagra oder ihren Genossenschaftlern Konzessionen

gemacht worden wären. Insbesondere der wichtigste Massstab in der Beurteilung der vorgelegten Endlagerprojekte, die von den Sicherheitsbehörden festgelegten Schutzziele, deren Einhaltung im Sicherheitsnachweis bewiesen werden muss, wurde in keiner Weise geändert.

Der Bundesrat sieht sich im Rahmen der bevorstehenden generellen Entscheidfindung zur Ausrichtung der künftigen Energiepolitik zu äussern haben; die Forderung nach Nachrüstung der bestehenden Kernkraftwerke ist nicht von diesem Entscheid abhängig. Es würde von wenig Verantwortungsbewusstsein zeugen, wenn sich der Bundesrat gegen mögliche Verbesserungen der bestehenden Kernkraftwerke ausspräche. Der Bundesrat sieht daher keinen Grund, auf die Forderung zum Nachrüsten zurückzukommen.

Die Entsorgungspolitik des Bundesrates richtet sich nach wie vor nach den gesetzlichen Grundlagen, wie sie im Bundesbeschluss zum Atomgesetz vom 6. Oktober 1978 festgelegt wird: Es geht darum, die dauernde sichere Entsorgung und Endlagerung der radioaktiven Abfälle zu gewährleisten. Wie der Bundesrat schon 1984 in einer Antwort auf eine parlamentarische Anfrage festgehalten hat, werden die Forschungsarbeiten zur Suche nach einer geeigneten Endlagerstätte nicht mit dem Projekt «Gewähr» abgeschlossen sein. Bis zum Einreichen eines Rahmenbewilligungsgesuchs für die Errichtung eines Endlagers werden zusätzliche Forschungsergebnisse vorliegen, welche die Entscheidungsgrundlagen für eine definitive Endlager-Standortwahl wesentlich verbreitern.

Auf internationaler Ebene lässt sich feststellen, dass in verschiedenen Staaten erfolgversprechende Arbeiten zur Endlagerung der hochradioaktiven Abfälle im Gang sind. Im Jahre 1984 hat die schwedische Regierung aufgrund eines umfangreichen Berichtes anerkannt, dass der Nachweis der technischen Machbarkeit und der Langzeitsicherheit für die Endlagerung der radioaktiven Abfälle erbracht werden konnte.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion	offensichtliche Mehrheit
Dagegen	Minderheit

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

87.974

Interpellation Herzog

N 4. Vorzeitige Eröffnung eines Teilstückes

Route nationale N 4.

Ouverture prématurée du tronçon Cham–Knonau

Wortlaut der Interpellation vom 16. Dezember 1987

Der Bundesrat hat sich für eine Inbetriebnahme des Autobahn-Abschnittes N 4 (4,2 km, erstellt vor bald 13 Jahren) zwischen Cham (ZG) und Knonau (ZH) ausgesprochen. Damit wurde zwar der Wunsch des Zuger Regierungsrates (wenige Minuten Zeitgewinn für eilige Innerschweizer Autofahrer und kaum Verbesserungen für das Sihltal), nicht aber die Bedenken der Zürcher Regierung und der ansässigen Bevölkerung berücksichtigt. Da es sich hier um einen verkehrspolitischen Fehlentscheid handeln dürfte, der ebenso wenig mit dem Argument der «steten Praxis» wie mit den Beratungen der Bundesversammlung über die Ueberprüfung von Nationalstrassenstrecken begründet werden kann, bitte ich den Bundesrat, folgende ergänzende Fragen zu beantworten:

1. Wieviel Mehrverkehr ist generell und insbesondere in den Zürcher Gemeinden Affoltern und Mettmenstetten zu erwarten?

2. In welcher Art und Weise sind diese Ortschaften zur Aufnahme des Mehrverkehrs vorbereitet?
3. Da die zu eröffnende Teilstrecke eine neue Autobahn darstellt, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich. Liegt eine UVP vor? Welches sind die Ergebnisse?
4. Welche Mehrbelastungen sind insbesondere durch Lärm- und Abgasimmissionen zu erwarten?
5. Welche Massnahmen schlägt der Bundesrat vor, um die provozierten Verkehrs- und Umweltprobleme zu lösen, da die bundesrätlichen flankierenden Massnahmen zwar aufwendig, nicht aber hinreichend sind?
6. Wie hoch werden insgesamt die finanziellen Aufwendungen sein (inkl. Reparaturarbeiten)?
7. Was geschieht mit dem N 4-Teilstück, wenn die «Stopp dem Beton»- und die «Kleeblatt»-Initiativen angenommen werden?

Texte de l'interpellation du 16 décembre 1987

Le Conseil fédéral a décidé la mise en exploitation du tronçon autoroutier de la N 4 entre Cham (ZG) et Knonau (ZH), d'une longueur de 4,2 km et dont la construction a été commencée il y a près de 13 ans. Ce faisant on répond au vœu du Gouvernement du Canton de Zoug, ce qui permettra de réaliser un gain de quelques minutes pour les automobilistes pressés de Suisse centrale sans guère améliorer toute la situation dans le val de la Sihl. Par contre, on n'a tenu compte des soucis du Gouvernement du Canton de Zurich et de la population locale. Comme il s'agit là d'une décision qu'on peut qualifier d'erronée et qui ne peut être justifiée ni par l'argument de la «pratique constante» ni à la lumière des délibérations de l'Assemblée fédérale concernant le réexamen de certains tronçons de routes nationales, je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. A quel surcroît de trafic faut-il s'attendre en général, en particulier pour les communes d'Affoltern et de Mettmenssetten?
2. Dans quelle mesure ces localités sont-elles préparées à ce surcroît de circulation?
3. S'agissant d'un nouveau tronçon autoroutier, on était en droit d'exiger une étude d'impact sur l'environnement. A-t-on fait une telle étude et si oui quels en ont été les résultats?
4. A quel surcroît de nuisances, en particulier de bruit et d'effluents, faut-il s'attendre?
5. Que propose le gouvernement pour résoudre les problèmes de trafic et d'environnement provoqués, compte tenu du fait que les mesures auxiliaires déjà prises, quoique coûteuses, sont insuffisantes?
6. Quel sera le montant total des dépenses, y compris celles des travaux de réparation?
7. Que deviendra ce tronçon de la N 4 si les initiatives «halte au bétonnage» et «feuille de trèfle» sont acceptées?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

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

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 24. Februar 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 24 février 1988

In unserem Land kann es keine Gebiete geben, in welchen der Durchgangsverkehr ausgesperrt wird, während sich die dort ansässigen Automobilisten selbstverständlich berechtigt erachten, in allen anderen Landesteilen frei zu zirkulieren.

Die heutigen Kantonsstrassen im Knonauer Amt, d. h. die Hauptstrassen Nr. 382 Cham–Affoltern a. Albis–Zürich, Nr. 382.1 Knonau–Steinhausen–Zug und Nr. 383 Mettmenssetten–Unter-Rifferswil–Riedmatt–Albis–Adliswil–Zürich sind Durchgangsstrassen im Sinne der Verordnung vom 6. Juni 1983 über die Durchgangsstrassen. Diese Strassen stehen dem allgemeinen Durchgangsverkehr offen.

Von der seit langem in Betrieb stehenden N 4 bzw. N 4a zu den Hauptstrassen im Knonauer Amt besteht heute schon eine vielbenützte Verbindung. Diese führt aber auf Umwegen durch Wohngebiete von Steinhausen und Bibersee auf die bestehende Umfahrung von Knonau. Mit der vom Bundesrat beschlossenen Inbetriebnahme des bereits erstellten Autobahnabschnitts Cham–Knonau soll dieser ortsfremde Durchgangsverkehr aus den überbauten Gebieten von Steinhausen und Bibersee herausgenommen und auf den umweltfreundlich zu gestaltenden bestehenden Autobahnabschnitt Cham–Knonau geleitet werden.

Im Sinne einer zweckmässigen Verkehrsleitung sollen jedoch lediglich zwei Fahrspuren der bestehenden Autobahn auf den noch zu erstellenden provisorischen Abgang auf das ordentliche Strassennetz nördlich von Knonau geführt werden. Bei der Verzweigung Blegi (N 4/N 4a) ist die Fahrrichtung Zürich über die N 4a/T 4 «grün» und die Fahrrichtung über das Knonauer Amt «blau» zu signalisieren. Damit kann der Strassenverkehr von der Innerschweiz nach Zürich den Verhältnissen entsprechend aufgeteilt werden. Die Gemeinden an der Sihlroute werden vom Verkehr etwas entlastet, und das Knonauer Amt erhält eine gewisse Mehrbelastung. Gesamthaft gesehen dürften sich aber die Verkehrsverhältnisse in jenem Grossraum verbessern.

Die zur vorzeitigen Eröffnung vorgesehene Teilstrecke der N 4 Cham–Knonau kann nicht sofort fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. Es sind noch Projektierungsverfahren, Bauarbeiten, Anpassungen und Umsignalisierungen nötig. Für diese Arbeiten sind ein bis zwei Jahre erforderlich. In dieser Zeit lässt sich das nötige Massnahmenpaket ausarbeiten, um die Verkehrssicherheit auf den Strassen durch das Knonauer Amt und den nötigen Lärmschutz sicherzustellen. Damit diese Massnahmen rechtzeitig ergriffen werden können, bedurfte es des Grundsatzentscheids des Bundesrats über die Inbetriebnahme des Abschnitts Cham–Knonau der N 4.

Aufgrund dieser allgemeinen Darlegungen lassen sich die vom Interpellanten gestellten Fragen wie folgt beantworten:

1. Mit den oben erwähnten bautechnischen Massnahmen, wonach der Verkehr nur zweispurig über die kurze Teilstrecke der N 4 Cham–Knonau auf die zweispurige Durchgangsstrasse durch das Knonauer Amt geleitet werden soll und die Verkehrsverbindungen nach Zürich so zu signalisieren sind, dass die Route über die N 4a und die T 4 (Sihl) bevorzugt wird, kann vermieden werden, dass ein übermässiger Durchgangsverkehr durch die Ortschaften des Knonauer Amtes gelenkt wird. Genau lässt sich der Mehrverkehr in den Gemeinden Affoltern und Mettmenssetten nicht schätzen. Er dürfte aber im Rahmen des Verantwortbaren bleiben. Der Interpellant behauptet selbst, dass sich mit der Inbetriebnahme der Teilstrecke N 4 Cham–Knonau im Sihltaum Verbesserungen ergeben; sollte dies wirklich der Fall sein, würden sich auch im Knonauer Amt die Verhältnisse kaum wesentlich verschlechtern.

2. Durch die vorgesehenen flankierenden Massnahmen sollten in den durchfahrenen Dörfern des Knonauer Amtes die vom Mehrverkehr ausgehenden Gefahren und Emissionen begrenzt werden können.

3. Die zweispurig zu eröffnende kurze Teilstrecke der N 4 von der Verzweigung Cham bis nördlich Knonau stellt keine neue Autobahn dar. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist deshalb nicht erforderlich, um so weniger als die Verkehrsführung über den fertiggestellten Autobahnabschnitt gegenüber derjenigen über die heutige Strasse durch Steinhausen und Bibersee offensichtlich umweltfreundlicher ist.

4./5. Die Mehrbelastung der Ortschaften im Knonauer Amt durch Lärm- und Abgasimmissionen dürfte sich in verantwortbarem Rahmen halten. Die erforderlichen Massnahmen zur Begrenzung von Gefahren und Immissionen in den durchfahrenen Dörfern des Knonauer Amtes stehen in Prüfung.

6. Ueber die Höhe der finanziellen Aufwendungen kann ohne eingehende Projektstudien gegenwärtig nichts Verlässliches ausgesagt werden.

7. Sollten die «Stopp dem Beton»- und die «Kleeblatt»-Initiativen von Volk und Ständen angenommen werden, müsste das Knonauer Amt gleichwohl entsprechend der heute vorgesehenen Lösung an die N 4 angeschlossen werden. So sieht beispielsweise die «Stopp dem Beton»-Initiative vor, dass Ausnahmen vom Strassenbaustopp bewilligt werden können, «falls infolge Aufgabe eines Strassen- oder Autobahnprojekts Anpassungen ans Strassennetz vorgenommen werden müssen».

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion offensichtliche Mehrheit
Dagegen Minderheit

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

87.982

Interpellation Stappung

N 4 im Knonauer Amt. Eröffnung

Route nationale N 4.

Ouverture du tronçon Cham–Knonau

Wortlaut der Interpellation vom 17. Dezember 1987

Enttäuscht und überrascht nehmen die Region Knonauer Amt, das Zürchervolk und der Zürcher Regierungsrat zur Kenntnis, dass der Bundesrat beschlossen hat, der Inbetriebnahme des Autobahnabschnittes der N 4 zwischen Cham und Knonau zuzustimmen.

Dadurch wird unbesehen von den Auswirkungen im Knonauer Amt eine Fahrzeugstromschleuse geöffnet. Man kommt nicht umhin anzunehmen, es liege in der Absicht des Bundesamtes für Strassenbau, das Knonauer Amt bzw. seine Dörfer im Autoverkehr ersticken zu lassen, um die Bevölkerung für die gesamte Strecke der N 4 «weichzuklopfen».

Noch steht die Volksabstimmung über die Kleeblatt-Initiative aus, welche eventuell den N 4-Plänen ein endgültiges Ende setzen wird.

Der Bundesrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Warum hat der Bundesrat, entgegen der Stellungnahme des Regierungsrates des Kantons Zürich, den Beschluss zur Eröffnung des Autobahn-Teilstückes Cham–Knonau gefasst?
2. Ist der Bundesrat auch der Auffassung, dass die Inbetriebnahme des fraglichen Autobahn-Teilstückes vor der Abstimmung über die Kleeblatt-Initiative jedem Demokratieverständnis widerspricht?
3. Wie stellt sich der Bundesrat mit dem zusätzlichen Verkehr die Einhaltung der Luftreinhalteverordnung im Kanton Zürich vor, nachdem die Grenzwerte bereits heute überschritten sind?
4. Ist der Bundesrat bereit, das Autobahn-Teilstück Cham–Knonau sofort wieder zu schliessen, wenn die massgeblichen Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung in einer der Gemeinden Affoltern a. A., Birmensdorf, Hedingen oder Mettmenstetten, auch nur temporär überschritten werden?

Texte de l'interpellation du 17 décembre 1987

La population du district de Knonau, le peuple zurichois et le Conseil d'Etat de Zurich ont pris connaissance avec surprise et désappointement de la décision du Conseil fédéral d'approuver l'ouverture au trafic du tronçon de la N 4 entre Cham et Knonau.

Ainsi, sans tenir compte des conséquences, on laisse la marée des voitures submerger le district susmentionné. On

ne peut s'empêcher de penser que l'Office fédéral des routes cherche à noyer ce district et ses villages sous les véhicules afin de forcer la population à accorder son assentiment à la construction de la route sur tout son tracé.

Or la votation populaire concernant la quadruple initiative de l'Association suisse des transports, qui pourrait définitivement réduire à néant les projets de construction de la N 4, n'a pas encore eu lieu.

Le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes:

1. Pourquoi a-t-il pris la décision d'ouvrir au trafic le tronçon Cham–Knonau de la route nationale en dépit de l'avis négatif du Conseil d'Etat du canton de Zurich?
2. Ne considère-t-il pas que la mise en service du tronçon précité avant la votation sur la quadruple initiative est contraire à tous les principes démocratiques?
3. Comment envisage-t-il de faire appliquer dans le canton de Zurich l'ordonnance sur la protection de l'air, compte tenu du trafic supplémentaire qui résultera de la décision prise, alors que les valeurs-limites sont dépassées dès à présent?
4. Est-il prêt à interdire immédiatement le tronçon Cham–Knonau au trafic si les valeurs-limites fixées dans l'ordonnance précitée sont dépassées, ne serait-ce que temporairement, dans l'une des communes d'Affoltern am Albis, Birmensdorf, Hedingen ou Mettmenstetten?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

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

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 24. Februar 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 24 février 1988

In unserem Land kann es keine Gebiete geben, in welchen der Durchgangsverkehr ausgesperrt wird, während sich die dort ansässigen Automobilisten selbstverständlich berechtigt erachten, in allen anderen Landesteilen frei zu zirkulieren.

Die heutigen Kantonsstrassen im Knonauer Amt, d. h. die Hauptstrassen Nr. 382 Cham–Affoltern a. Albis–Zürich, Nr. 382.1 Knonau–Steinhausen–Zug und Nr. 383 Mettmenstetten–Unter-Rifferswil–Riedmatt–Albis–Adliswil–Zürich sind Durchgangsstrassen im Sinne der Verordnung vom 6. Juni 1983 über die Durchgangsstrassen. Diese Strassen stehen dem allgemeinen Durchgangsverkehr offen.

Von der seit langem in Betrieb stehenden N 4 bzw. N 4a zu den Hauptstrassen im Knonauer Amt besteht heute schon eine vielbenützte Verbindung. Diese führt aber auf Umwegen durch Wohngebiete von Steinhausen und Bibersee auf die bestehende Umfahrung von Knonau. Mit der vom Bundesrat beschlossenen Inbetriebnahme des bereits erstellten Autobahnabschnitts Cham–Knonau soll dieser ortsfremde Durchgangsverkehr aus den überbauten Gebieten von Steinhausen und Bibersee herausgenommen und auf den umweltfreundlich zu gestaltenden bestehenden Autobahnabschnitt Cham–Knonau geleitet werden. Im Sinne einer zweckmässigen Verkehrsleitung sollen jedoch lediglich zwei Fahrspuren der bestehenden Autobahn über den noch zu erstellenden provisorischen Abgang auf das ordentliche Strassennetz nördlich von Knonau geführt werden. Bei der Verzweigung Blegi (N 4/N 4a) ist die Fahrriichtung Zürich über die N 4a/T 4 «grün» und die Fahrriichtung über das Knonauer Amt «blau» zu signalisieren. Damit kann der Strassenverkehr von der Innerschweiz nach Zürich den Verhältnissen entsprechend aufgeteilt werden. Die Gemeinden an der Sihlaltalroute werden vom Verkehr etwas entlastet, und das Knonauer Amt erhält eine gewisse Mehrbelastung. Gesamthaft gesehen dürften sich aber die Verkehrsverhältnisse in jenem Grossraum verbessern.

Die zur vorzeitigen Eröffnung vorgesehene Teilstrecke der N 4 Cham–Knonau kann nicht sofort fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. Es sind noch Projektierungsver-

Interpellation Herzog N 4. Vorzeitige Eröffnung eines Teilstückes

Interpellation Herzog Route nationale N 4. Ouverture prématurée du tronçon Cham-Knonau

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.974
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.03.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	469-471
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 256

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.