

servizio dell'esercizio. Per ragioni di sicurezza la lotta contro la conseguenza degli incidenti deve essere lasciata al personale d'intervento specializzato (centro di soccorso chimico).

2. L'informazione completa del personale viaggiante relativa ai carri con merci pericolose condotti nei treni merci non ha finora potuto essere realizzata per diversi motivi. Il personale ferroviario può allarmare conformemente alle prescrizioni basandosi sul contrassegno di color arancione portante il numero di pericolosità e quello della merce caricata, fissato sui due lati longitudinali del carro, e/o sulle etichette di pericolo.

3. L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha incaricato le ferrovie, lo scorso anno, di proporre disposizioni d'esercizio adeguate, che dovrebbero consentire di ottenere in ogni momento informazioni sulla composizione dei treni merci da un servizio centrale. Questo provvedimento s'impone ancor più per il fatto che i treni circolano sempre più frequentemente senza personale viaggiante e che il meccanico non è sempre in misura di fornire tutte le informazioni necessarie in caso di pericolo. Nell'ambito degli studi in corso viene tuttavia esaminato come il meccanico e l'eventuale personale viaggiante possano essere informati in modo adeguato.

Conformemente alle regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia delle merci (CIM), le tariffe delle ferrovie possono definire la lingua delle indicazioni nella lettera di vettura e come devono essere formulate le iscrizioni dei carri. In caso contrario le indicazioni devono figurare in una lingua ufficiale del Paese mittente; una traduzione è necessaria se non si tratta del tedesco o del francese.

4. Nel 1986 l'Ufficio federale dei trasporti ha elaborato con il gruppo di lavoro chimico della Commissione federale per la protezione atomica e chimica (COPAC) un catalogo di disposizioni per ovviare agli attuali punti deboli durante la fase del trasporto delle merci pericolose. Lavori corrispondenti sono stati anche effettuati per il traffico stradale.

Le principali misure nell'ambito del trasporto ferroviario sono le seguenti:

- collaborazione con i centri di intervento;
- elaborazione di una statistica sulle correnti di traffico «merci pericolose» all'attenzione delle autorità cantonali competenti per la coordinazione della protezione contro le catastrofi;
- formazione di un parco di cisterne di riserva per azioni di travaso;
- valutazione di un equipaggiamento di protezione per il personale viaggiante;
- trasporto dei gas liquidi (come il cloruro di vinile) in treni completi;
- istruzione del personale ferroviario;
- controlli circa il rispetto della legislazione sulle merci pericolose.

Per l'elaborazione di questo catalogo di misure è stato costituito un apposito gruppo di lavoro, formato da rappresentanti delle ferrovie, del gruppo di lavoro chimico e dell'UFT. Misure individuali di minore importanza hanno già potuto essere attuate (p. es. introduzione di un contrassegno particolare per carri merci con carico misto di merci pericolose).

5. In considerazione di quanto sopra il nostro Collegio non ritiene per il momento opportuno limitare e proibire il trasporto di determinate merci pericolose per ferrovia o su strada. La proibizione del traffico di transito per ferrovia è possibile unicamente denunciando la Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF).

Un simile provvedimento non è auspicabile perché ne risulterebbe l'abrogazione della CIM nei confronti del nostro Paese. Questa situazione di mancanza di legislazione renderebbe praticamente impossibile lo scambio di merci per ferrovia tra la Svizzera e gli altri Paesi europei e provocherebbe nel contempo un trasferimento indesiderato di traffico e di rischio sulla strada. Il nostro Collegio attribuisce comunque una grande importanza ai lavori della commissione di periti che abbiamo incaricato di elaborare un dise-

gno di ordinanza sulla prevenzione contro gli incidenti; infatti, la commissione di periti effettua una valutazione globale dei rischi di produzione, di trasformazione, di stoccaggio e di trasporto di determinate merci pericolose. Questo modo di procedere consente di avviare provvedimenti efficaci e completi per limitare i rischi e ottimizzare la protezione contro le catastrofi nelle installazioni permanenti e nel trasporto ferroviario e su strada di merci pericolose.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion	offensichtliche Mehrheit
Dagegen	Minderheit

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

87.985

Interpellation Bircher Erzeugung von künstlichem Schnee Production de neige artificielle

Wortlaut der Interpellation vom 17. Dezember 1987

Neuere Studien und Untersuchungen belegen die vielfachen Nachteile der Kunstschneeproduktionsmaschinen auf das Gleichgewicht der Natur. Deshalb drängen sich dazu folgende Fragen auf:

- Ist der Bundesrat bereit, der sich abzeichnenden weiteren Zunahme von solchen «Schneekanonen» Einhaltung zu gebieten?
- Ist er auch der Meinung, dass die künstliche Beschneidung ungünstige Auswirkungen auf die Böden und deren Pflanzenwelt hat?
- Wie beurteilt er das Problem der zur Produktion notwendigen grossen Wasserentnahmen aus Bergbächen, des grossen Energiebedarfs und des bei 80 dB liegenden hohen Lärmpegels dieser Anlagen?
- Ist aus allen diesen Gründen eine Unterstellung dieser Anlagen unter die Umweltverträglichkeitsprüfung vorgesehen? Wie läuft das heutige Bewilligungsverfahren?
- Wie stellt sich der Bundesrat zu einem Verbot von «Schneekanonen», nachdem doch eindeutig ein Sättigungsgrad im Skipistenangebot und den Transportanlagen dazu erreicht ist, die künstliche Schnee-Erzeugung aber zu einem neuen Wachstumsschub führen wird?

Texte de l'interpellation du 17 décembre 1987

De récentes études et recherches ont montré que les machines à produire de la neige artificielle ont des effets négatifs multiples sur l'équilibre de la nature. C'est pourquoi je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

- Est-il disposé à empêcher que ces «canons à neige» ne se multiplient?
- Estime-t-il également que la neige artificielle a des conséquences néfastes pour les sols et la végétation qui y pousse?
- Quel est son avis sur les problèmes soulevés par la production de neige artificielle: grandes quantités d'eau prises des torrents, besoin important en énergie et niveau de bruit élevé (80 dB) des installations?
- Pour toutes ces raisons, une étude de l'impact sur l'environnement est-elle prévue pour ces installations? Où en est aujourd'hui la procédure de demande d'autorisation?
- Le Conseil fédéral envisage-t-il d'interdire de tels «canons à neige» étant donné que l'on dispose en quantité plus que suffisante de pistes de ski et de moyens de communication pour y accéder, et que la production de neige artificielle ne

peut que conduire à un nouveau développement de l'infrastructure?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann, Bäumlin Richard, Bäumlin Ursula, Borel, Braunschweig, Brügger, Bundi, Danuser, Fankhauser, Hafner Ursula, Haller, Ledergerber, Leuenberger Moritz, Longet, Matthey, Mauch Ursula, Morf, Ott, Uchtenhagen, Ulrich (20)

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 14. März 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 14 mars 1988

In der Antwort auf die einfache Anfrage Mauch vom 3. Dezember 1985 hat der Bundesrat seine Haltung zu den Schneesportanlagen dargelegt. Von der damals in Aussicht gestellten Untersuchung über die ökologischen Auswirkungen liegt ein Zwischenbericht vor, dessen wesentliche Ergebnisse folgende sind:

1. Auswirkungen der maschinellen Schneeproduktion auf den Boden und die Vegetation

Die maschinelle Beschneigung kann im Bereich der beschneiten Pisten die Umwelt negativ beeinflussen oder lokal auch bestehende, aus Skipistennutzung resultierende Belastungen vermindern.

Eine maschinelle Beschneigung kann bei nährstoffarmen oder vernässten und erosionsanfälligen Böden nachteilige Auswirkungen auf den Boden haben. In den übrigen Fällen sind besondere Belastungen des Bodens auszuschliessen. In empfindlichen Ökosystemen, wie Moorgesellschaften, Zwergstrauchheiden, Magerrasen, können Einflüsse des Stoff- und Wasserhaushaltes Veränderungen im Artgefüge bewirken. Um diese Auswirkungen genauer zu erfassen, sind weitere Untersuchungen im Gange.

2. Auswirkungen auf die Gewässer, Lärmbelastung, Energiebedarf

Der Wasserbedarf während der Beschneigung ist erheblich. Bei grösseren Anlagen in der Schweiz liegt er bei 20 bis 75 Liter pro Sekunde. Im Falle der Wasserentnahme aus Flüssen, Bächen und Bergseen sind Auswirkungen auf die Lebensgemeinschaften in Gewässern und deren Uferbereichen möglich.

Schneekanonen entwickeln beträchtlichen Lärm. Die Lärmbelastung ist abhängig von der Distanz zu Siedlungen, der Ausnützung des Geländes zur Lärmreduktion und der Berücksichtigung der wechselnden Windverhältnisse.

Der Energieverbrauch der Schneesportanlagen hängt vom System, der Wasserzuführung, der Gesamtmenge an produziertem Schnee, der Regulierung der Schneekanonen und den atmosphärischen Bedingungen bei der Beschneigung ab. Der Energieverbrauch pro Hektare beschneiter Fläche variiert zwischen 22 kWh und 1000 kWh. Die grösste Anlage verbraucht 500 000 kWh pro Saison. In der Grössenordnung ist dieser Verbrauch in etwa vergleichbar mit jenem von Seilbahnen, Hallenbädern und Kunsteisbahnen.

3. Auswirkungen auf das Landschaftsbild, indirekte Auswirkungen

Schneesportanlagen beeinflussen das Landschaftsbild weniger als Einzelobjekte als durch ihre kettenartige Anordnung in grösserer Zahl. Sie stellen in unberührten naturnahen Geländekammern einen entscheidenden optischen Eingriff dar; dagegen fallen sie im Bereich der Transportanlagen und von Skipistenplanierungen als optische Beeinträchtigung kaum zusätzlich ins Gewicht.

Mit dem Einsatz von Grossanlagen für die Beschneigung ganzer Pisten sind auch bedeutsame indirekte Auswirkungen verbunden.

Für eine rationelle Beschneigung eignen sich nur glatte Oberflächen. Sofern sich das Gelände nicht ideal für das Skifahren eignet, besteht ein Zusammenhang zwischen Beschneigung und Geländeeingriffen. Sofern nicht bereits Planien bestehen, dürfte doch die Einführung der Beschneigung im allgemeinen Planien eher fördern als verhindern. Sofern Schneesportanlagen nur der Beseitigung von Engpässen und damit der besseren Auslastung des bestehenden touristi-

schen Angebotes dienen, können sie unter Umständen aber auch der Erschliessung neuer Gebiete entgegenwirken.

Daraus ergeben sich nachfolgende Schlussbetrachtungen: Heutiges Bewilligungsverfahren, Unterstellung der Schneesportanlagen unter die UVP

Schneekanonen sind nach Artikel 22 resp. 24 Raumplanungsgesetz bewilligungspflichtig. Ob das Bewilligungsverfahren über den Nutzungsplan und anschliessende Bewilligung nach Artikel 22 RPG oder, bei kleineren Anlagen, über eine Ausnahmegewilligung nach Artikel 24 RPG gewählt wird, ändert nichts daran, dass eine Schneesportanlage nur aufgrund einer umfassenden Interessenabwägung bewilligt werden kann, in welche die Ziele und Grundsätze der Gesetzgebung über Natur- und Heimatschutz, Forst- und Umweltschutz, Raumplanung und Energie miteinbezogen werden.

Diese umfassende Interessenabwägung ist insbesondere über das Instrument der kantonalen Richtplanung sicherzustellen. Es gehört deshalb zur Aufgabe des Kantons, im Richtplan die Bewilligungsvoraussetzungen allgemein zu umschreiben und die Gebiete zu bezeichnen, in welchen Beschneigungsanlagen überhaupt möglich sind. Angesichts der zahlreichen oben angeführten Auswirkungen von Schneesportanlagen auf Landschaft und Umwelt sind umfassende Grundlagen über die Landschafts- und Umweltverträglichkeit für die Beurteilung einzelner Projekte unerlässlich.

Gemäss Artikel 9 des Umweltschutzgesetzes bezeichnet der Bundesrat die Anlagen, welche die Umwelt erheblich belasten könnten, als UVP-pflichtig. Dies geschieht in der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung, die zurzeit ausgearbeitet wird. Der Entwurf der UVPV von 1986 hat die Schneesportanlagen nicht enthalten. Der neue Entwurf, der die Ergebnisse der Vernehmlassung berücksichtigt, wird dem Bundesrat im Verlaufe dieses Jahres zum Entscheid vorgelegt werden. Dabei wird der Bundesrat auch über die Frage einer allfälligen Unterstellung von Schneesportanlagen unter die UVP zu befinden haben.

4. Verbot von Schneesportanlagen; Massnahmen des Bundes, um den Einsatz von Schneesportanlagen einzuschränken

Der Bundesrat unterstreicht einmal mehr den Grundsatz, der ganz besonders auch für den Einsatz von Schneesportanlagen Gültigkeit hat, dass sich touristische Bauten und Anlagen den natürlichen Gegebenheiten anzupassen haben, statt fehlende natürliche Voraussetzungen durch technische Massnahmen zu kompensieren. Sowohl aus sachlichen wie auch aus rechtlichen Gründen drängt sich ein bundesrätliches Verbot von Schneesportanlagen nicht auf. Die Anstrengungen aller Entscheidsträger sollten dahin gehen, die ausreichenden Rechtsgrundlagen auch zu vollziehen, bei Einzelobjekten umfassende Beurteilungsgrundlagen zu fordern und eine breit abgestützte Interessenabwägung sicherzustellen. Der Bundesrat ist der Meinung, dass damit genug Gewähr geboten ist, um Schneesportanlagen nur in Ausnahmefällen zu bewilligen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion	offensichtliche Mehrheit
Dagegen	Minderheit

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

Interpellation Bircher Erzeugung von künstlichem Schnee

Interpellation Bircher Production de neige artificielle

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	14
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.985
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.06.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	960-961
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 490

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.