

88.458

Interpellation Giger
Neue Eisenbahn-Alpentransversale
Nouvelle liaison ferroviaire
à travers les Alpes

Wortlaut der Interpellation vom 9. Juni 1988

Im Rahmen der Ausarbeitung einer Machbarkeitsstudie der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) über mögliche Zufahrtsstrecken zu einem künftigen Splügentunnel auf Vorarlberger Gebiet erarbeitete das beauftragte Ingenieurbüro im vergangenen Herbst einen neuen Trasseevorschlag als Gedankenanstoss für die Linie Thusis-Colico der Neat «Splügen». Mit einer etwas nach Westen verschobenen Streckenführung gelänge es, die Südschweiz im Raum Soazza im bündnerischen Misox an diese neue Eisenbahn-Nord-Süd-Achse anzubinden. Ab Soazza würden Eisenbahnlinien sowohl nach Bellinzona-Lugano als auch in den Raum Chiavenna und weiter nach Lecco führen. Damit würden zusätzlich neue und interessante Relationen etwa aus der Nordwest- und der Zentralschweiz nach der östlichen Lombardei sowie in den Raum Venedig-Triest geschaffen und eine direkte Verkehrsverbindung aus dem Kanton Tessin, der westlichen Lombardei, Ligurien und Piemont in die Ostschweiz, das Bundesland Vorarlberg und in den Wirtschaftsraum Stuttgart-Ulm-München ermöglicht.

Vor kurzem wurde dieser Variantenvorschlag nun an einer Versammlung in Lecco, an der auch der italienische Verkehrsminister Giorgio Santuz aus Rom anwesend war und die Bevorzugung einer Ostalpenbahn durch die italienische Regierung zum Ausdruck brachte, von offiziellen Vertretern unseres südlichen Nachbarlandes einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Dieser neue Variantenvorschlag käme Italien in jeder Beziehung sehr gelegen. Zuständigenorts erklärte man sich bereit, das erweiterte Projekt Splügen voll zu unterstützen.

Ich bin überzeugt, dass auch andere Möglichkeiten bestehen, die Südschweiz in das Splügenprojekt zu integrieren. Ich frage den Bundesrat an:

- a) Ist er auch der Meinung, dass die Netzvariante mit Einbezug des Tessins als konsensfähige Lösung die schon mehrere Jahrzehnte dauernde Variantendiskussion zwischen Gotthard und Splügen beenden könnte?
- b) Ist er bereit, dieser Lösung die notwendige Aufmerksamkeit zu schenken und sie in die derzeit laufenden Neat-Untersuchungen miteinzubeziehen?

Texte de l'interpellation du 9 juin 1988

Dans le cadre d'une étude de faisabilité présentée par la Direction générale des Chemins de fer autrichiens concernant les voies d'accès possibles dans la région du Vorarlberg à un futur tunnel du Splügen, le bureau d'ingénieurs chargé de ce travail a, au cours de l'automne dernier, élaboré une nouvelle proposition de tracé pouvant servir de jalon à la ligne Thusis-Colico de la NLFTA Splügen. En déplaçant quelque peu vers l'ouest le tracé, on pourrait relier à ce nouvel axe ferroviaire nord-sud la région de Soazza dans le val Mesocco. De Soazza, des lignes conduiraient les voyageurs aussi bien en direction de Bellinzona-Lugano qu'en direction de Chiavenna et de Lecco. On créerait ainsi d'intéressantes relations supplémentaires entre le nord-ouest de la Suisse et la Suisse centrale, d'une part, et la Lombardei orientale et la zone de Venise-Trieste, la Lombardei occidentale, la Ligurie, le Piémont, la Suisse orientale, le Vorarlberg et l'espace économique Stuttgart-Ulm-Munich.

Récemment, cette proposition a été soumise à un large public par des représentants officiels du Gouvernement italien, lors d'une assemblée tenue à Lecco, à laquelle a pris

part M. Giorgio Santuz, ministre des transports, venu exprès de Rome pour souligner qu'il donnait la préférence à une transversale alpine située à l'est. Une telle variante conviendrait en tout point à nos voisins méridionaux. Les autorités compétentes se sont déclarées prêtes à appuyer sans réserve le projet élargi du Splügen. Je suis persuadé qu'il existe encore d'autres possibilités d'intégrer la Suisse méridionale dans le projet en question.

A cet égard, je prie le Conseil fédéral de dire:

- a) s'il estime également que la variante englobant le Tessin, en tant que solution à même d'entraîner un consensus, pourrait mettre fin à la discussion qui dure depuis plusieurs décennies déjà quant aux avantages du Saint-Gothard et du Splügen;
- b) s'il est prêt à vouer toute l'attention nécessaire à cette solution et à l'inclure dans les enquêtes NLFTA actuellement en cours?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann, David, Früh, Kühne, Ruckstuhl, Widrig, Zwingli (7)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

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

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 7. September 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 7 septembre 1988

Der Bundesrat hat zur Kenntnis genommen, dass die italienische Region Lombardei im Juni dieses Jahres mit Vorschlägen für eine neue Linienführung der projektierten Splügenbahn an die Öffentlichkeit gelangt ist. Er wird diese Variante in seine Überlegungen einbeziehen.

Der Projektierungsstand der von der Region Lombardei vorgeschlagenen Lösung entspricht in keiner Weise den von der Schweiz bearbeiteten Planungsfällen. Zur Beurteilung der Machbarkeit müssen deshalb zuerst die nötigen Grundlagen erarbeitet werden. Die Projektleitung Neat hat sich dieser Aufgabe angenommen.

Die Frage, ob der von der Region Lombardei präsentierte Vorschlag eine konsensfähige Lösung darstelle, lässt sich zum heutigen Zeitpunkt nicht beantworten.

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

88.776

Interpellation Aliesch
Vereinabahn
Chemin de fer de la Vereina

Wortlaut der Interpellation vom 7. Oktober 1988

Aufgrund der Entscheide des bündnerischen Grossen Rates, des Bündner Volkes und der eidgenössischen Räte soll zwischen Klosters und Lavin/Susch ein Eisenbahntunnel mit «rollender Strasse» gebaut werden. Gegen dieses Bauvorhaben sind verschiedene Beschwerden eingereicht worden. Ein grosser Teil der direkt betroffenen Bevölkerung ist zudem der Auffassung, dass der notwendige Ausbau der Prättigauerstrasse auf dem Teilstück Küblis-Klosters nicht genügend rasch erfolgen wird. In diesem Zusammenhang bitte ich den Bundesrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Sind seit dem Entscheid der eidgenössischen Räte neue Aspekte aufgetaucht, welche zu Änderungen des ursprünglichen Projektes führen könnten?
2. Hätte eine Konzeptänderung des Projektes (z. B. Verzicht auf die «rollende Strasse» oder Verlegung des Autoverlade-

bahnhofes nach Küblis) das neuerliche Durchlaufen des ganzen Entscheidungsprozesses bei Bund und Kanton für die Genehmigung der Kredite und der Konzession zur Folge?

3. Mit welchen Verzögerungen ist wegen der Beschwerden zu rechnen, und werden die Einsprachen zusätzliche Kosten zur Folge haben?

4. Können die in Artikel 4 des Bundesbeschlusses festgelegten Fristen eingehalten werden?

5. Ist der Bundesrat bereit, die für den beschleunigten Ausbau der Prättigauerstrasse zwischen Küblis und Klosters notwendigen finanziellen Leistungen gemäss Treibstoffzollgesetzgebung zu erbringen und dem Kanton Graubünden die entsprechenden Beitragszusicherungen abzugeben?

6. Wird der Bundesrat (bzw. das EVED) die berechtigten Anliegen der Bevölkerung zwischen Küblis und Klosters beim Ausbau dieses Teilstückes der Prättigauerstrasse berücksichtigen, auch wenn dies zusätzliche Kosten zur Folge haben wird?

7. Ist der Bundesrat bereit, für die baulichen Sanierungsmassnahmen für die Sommersicherheit an der Flüelapassstrasse die notwendigen Beitragszusicherungen abzugeben, damit andere Strassenbauvorhaben im Kanton Graubünden nicht zurückgestellt werden müssen?

Texte de l'interpellation du 7 octobre 1988

Suite aux décisions du Grand Conseil grison, du peuple de ce canton, et des Chambres fédérales, il est prévu d'aménager entre Klosters et Lavin/Susch un tunnel ferroviaire doté d'une «chaussée roulante». Plusieurs recours ont été déposés contre ce projet. Une grande partie de la population directement concernée est en outre d'avis que le nécessaire aménagement de la route du Prättigau sur le tronçon Küblis-Klosters ne peut être réalisé à temps. A ce propos, je pose au Conseil fédéral les questions suivantes:

1. De nouveaux aspects du problème se sont-ils fait jour depuis la décision des Chambres et sont-ils propres à nécessiter une modification du projet initial?

2. En cas de modification du projet (par exemple élimination de la «chaussée roulante» ou transfert de la gare de transbordement à Küblis), faudrait-il reprendre à zéro la procédure de décision cantonale et fédérale en vue de l'octroi des crédits et de la concession?

3. A quels retards faut-il s'attendre en raison des recours et ceux-ci entraîneront-ils des frais supplémentaires?

4. Les délais fixés à l'article 4 de l'arrêté fédéral pourront-ils être tenus?

5. Le Conseil fédéral est-il disposé à fournir les fonds nécessaires à l'accélération des travaux d'aménagement de la route du Prättigau entre Küblis et Klosters, en vertu de la loi sur l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants, et à faire au canton des Grisons une promesse de versement des montants correspondants?

6. Le gouvernement ou le Département des transports entend-il tenir compte des desiderata justifiés des habitants de la région Küblis-Klosters quant à l'aménagement du tronçon de la route du Prättigau, cela même si le coût doit être plus élevé?

7. Le Conseil fédéral est-il prêt à allouer les fonds nécessaires à la réfection de la route du col de la Flüela, destinée à garantir la sécurité du trafic en été, de manière à éviter de retarder d'autres projets routiers du canton?

Mitunterzeichner – Cosignataire: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die eidgenössischen Räte fassten den Bundesbeschluss über die Vereinabahn in Kenntnis der Volksabstimmung des Kantons Graubünden vom 22. September 1985. Artikel 1 Absatz 1 dieser kantonalen Abstimmungsvorlage lautete folgendermassen: «Dem Beschluss des Grossen Rates vom 3. Oktober 1984 wird Folge geleistet.» Der bündnerische Grosse Rat fasste am 3. Oktober 1984 folgenden Beschluss: «1. Zwischen den zur Verfügung stehenden Varianten entscheidet sich der Grosse Rat für einen Eisenbahntunnel

mit 'rollender Strasse' zwischen Klosters und Lavin/Susch (Vereina-Variante).

Diese Wahl erfolgt unter der Voraussetzung, dass

c) mit den baulichen Sanierungsmassnahmen für die Sommersicherheit am Flüela nach Vorliegen der sofort zu erstellenden Projekte und nach Sicherstellung der Finanzierung unverzüglich begonnen wird.

....

3. Gleichzeitig mit den baulichen Massnahmen zugunsten der Sommersicherheit am Flüela ist der Ausbau der Prättigauerstrasse auf dem Teilstück Küblis-Klosters beschleunigt voranzutreiben.

.... »

Der Bau der Vereinabahn der RhB, der Ausbau der Prättigauerstrasse zwischen Küblis und Klosters und die baulichen Massnahmen zugunsten der Sommersicherheit am Flüelapass sind demnach eng miteinander verknüpft.

Für den Ausbau der Prättigauerstrasse rechnet die Bündner Regierung im besten Fall mit einer Bauzeit von 12 bis 15 Jahren. Da für die neue Vereinalinie der RhB nur mit einer Bauzeit von etwa 8 Jahren gerechnet wird, befürchtet die Bevölkerung im Prättigau unzumutbare Belastungen durch den Verkehr und verlangt eine bessere zeitliche Koordination der beiden Bauwerke. Der beschleunigte Ausbau der Prättigauerstrasse bedingt jedoch die Freigabe der entsprechenden finanziellen Mittel durch den Bund. Ansonsten erwachsen dem Kanton Graubünden nicht tragbare finanzielle Belastungen, welche zu Verzögerungen bei notwendigen Strassenbauvorhaben in anderen Kantonsteilen führen müssten. Notwendig wären deshalb die rechtzeitig Beitragszusicherungen des Bundes.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 28. November 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 28 novembre 1988

Mit Entscheidung vom 8. Juli 1988 genehmigte das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Planvorlage der Rhätischen Bahn vom 4. September 1987 für den Bau der Vereinalinie. Gegen diese Plangenehmigung sind beim EVED verschiedene Beschwerden eingereicht worden. In einem Zwischenentscheid vom 21. September 1988 hat das EVED hinsichtlich der Frage der aufschiebenden Wirkung entschieden, dass mit dem Bau der an sich unbestrittenen Eisenbahnlinie sofort begonnen werden darf, jedoch Arbeiten, die durch das Konzept der rollenden Strasse bedingt sind, vorläufig nicht in Angriff genommen werden dürfen. Dieser Zwischenentscheid wurde aufgrund von rein formalrechtlichen Überlegungen gefällt, ohne den möglichen Ausgang des Beschwerdeverfahrens mit in die Erwägungen einzubeziehen. Aus dem Zwischenentscheid des EVED können daher keine Schlüsse im Hinblick auf die definitive Ausgestaltung des Projektes gezogen werden.

Antworten auf die Fragen des Interpellanten:

1. Es sind Einwände seitens der Beschwerdeführer gemacht worden, die im Rahmen des Beschwerdeverfahrens geprüft werden.

2. Für den Bund: ja.

3. Es ist heute nicht abschätzbar, mit welchen Verzögerungen wegen der Beschwerden gerechnet werden muss. Dies hängt insbesondere davon ab, wann und in welchem Umfang die Rhätische Bahn den ursprünglich für September 1988 vorgesehenen Baubeginn der Eisenbahnlinie in Angriff nimmt, welche Instruktionsmassnahmen im Rahmen des Beschwerdeverfahrens vor dem EVED nötig sind und ob der EVED-Entscheid noch an das Bundesgericht weitergezogen wird. Ueber die dadurch entstehenden Mehrkosten kann nichts ausgesagt werden, solange Dauer und Ausgang des Beschwerdeverfahrens nicht bekannt sind.

4. Die Einhaltung der Fristen gemäss Artikel 5 des Bundesbeschlusses vom 18. Dezember 1986 ist durch die Beschwerden nicht gefährdet, da insbesondere die in Absatz 2 für den Baubeginn vorgeschriebene Frist erst mit der rechtskräftigen Plangenehmigung zu laufen beginnt.

5. Die Beiträge werden im Rahmen des vom Bundesrat genehmigten Hauptstrassen-Mehrjahresprogramm 1988-

1991 sowie nach den gemäss Voranschlag und Finanzplan verfügbaren Mitteln zugeteilt.

6. Im Rahmen des Möglichen grundsätzlich ja. Einzelheiten können erst beurteilt werden, wenn ein konkretes Projekt vorliegt.

7. Die Beiträge werden nach erfolgter Prüfung gestützt auf das vom Bundesrat genehmigte Hauptstrassen-Mehrjahresprogramm 1988–1991 sowie nach den gemäss Voranschlag und Finanzplan verfügbaren Mitteln zugesichert. Ausserdem ist es nicht möglich, mehr Bundesbeiträge zu leisten, wenn der Kanton das Projekt wegen dem Kantonsanteil zurückstellen muss.

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

88.587

Interpellation Mauch Ursula

Projekt «Gewähr»

Projet «Garantie»

Wortlaut der Interpellation vom 21. September 1988

Im Beschluss vom 3. Juni 1988 stellt der Bundesrat in bezug auf das Projekt «Gewähr 85» fest, dass für die schwach- und mittelradioaktiven Abfälle der Entsorgungsnachweis und für die hochradioaktiven Abfälle der Sicherheitsnachweis, nicht aber der Standortnachweis erbracht seien. Zudem werden bis zu einem weiteren Entscheid des Bundesrates die Betriebsbewilligungen für alle Atomkraftwerke in Kraft belassen. Im Zusammenhang mit diesem Beschluss stelle ich dem Bundesrat folgende Fragen:

1. Die Betriebsbewilligungen bleiben bis zu einem weiteren Entscheid des Bundesrates, also unbefristet, in Kraft. Die Verfügung des EVED vom 29. September 1978 sieht lediglich eine angemessene Verlängerung der Frist vor, die aber bereits 1985 abgelaufen ist. Wie begründet der Bundesrat die Missachtung dieser Verfügung? Wann und unter welchen Voraussetzungen gedenkt er zu entscheiden?

2. Für die schwach- und mittelradioaktiven Abfälle ist der Entsorgungsnachweis aufgrund des Modellstandorts Oberbauenstock erbracht worden. Wie ist dies mit dem Entscheid des Bundesrates vom 29. April 1981 zur Betriebsbewilligung für das Atomkraftwerk Gösgen zu vereinbaren? Darin wird ausdrücklich ein Projekt für die Endlagerung gefordert, welches einer Rahmenbewilligung bedarf und im entsprechenden Bewilligungsverfahren zu prüfen ist.

3. In den Verfügungen des EVED vom 29. September 1978 und vom 15. Februar 1984 sowie im Bundesbeschluss zum Atomgesetz vom 6. Oktober 1978 wird ein Projekt gefordert, welches für die dauernde, sichere Entsorgung und Endlagerung der radioaktiven Abfälle Gewähr bietet. In seinem Beschluss vom 3. Juni 1988 spricht der Bundesrat nur noch von Entsorgungsnachweis. Wie ist die Verwendung dieser sehr unterschiedlichen Begriffe zu verstehen? Wird damit ein Präjudiz geschaffen für eine Verwässerung des Gewährbegriffs und dessen Festschreibung im neuen Kernenergiegesetz?

4. Bedeutet die Feststellung, der Entsorgungsnachweis für die schwach- und mittelradioaktiven Abfälle sei erbracht, dass die Nagra auf die vom Bundesrat am 30. September 1985 geforderte Untersuchung eines vierten Standorts verzichten kann?

5. Welchen Wert hat der sogenannte Sicherheitsnachweis für die hochradioaktiven Abfälle, wenn er auf so unrealistischen Modellannahmen beruht, dass bisher kein entsprechender Endlagerstandort gefunden werden konnte? Ist nicht jeder Sicherheitsnachweis unabdingbar mit einem Standort verknüpft?

6. Wie ist es zu verstehen, dass der Bundesrat das Projekt «Gewähr 85» recht positiv bewertet, gleichzeitig aber für die hochradioaktiven Abfälle die Untersuchung auch anderer geologischer Formationen fordert?

7. Bedarf es nicht einer klaren Begründung gegenüber der Öffentlichkeit, wieso entgegen den Verfügungen des EVED vom 29. September 1978 und vom 15. Februar 1984 und entgegen den Versprechen des Bundesrats im Vorfeld der Abstimmung über die Atominitiative von 1979 die Betriebsbewilligungen für die Atomkraftwerke weiterhin in Kraft bleiben, obwohl kein Projekt vorliegt und auch in absehbarer Zeit kein Projekt vorliegen wird, das für die sichere, dauernde Entsorgung und Endlagerung radioaktiver Abfälle Gewähr bietet?

Texte de l'interpellation du 21 septembre 1988

Dans sa décision du 3 juin 1988 relative au projet «Garantie 85», le Conseil fédéral constate qu'on a fourni la preuve de la possibilité d'éliminer les déchets faiblement et moyennement radioactifs, ainsi que la preuve de la sécurité en ce qui concerne les déchets hautement radioactifs, mais pas la preuve de l'existence d'un emplacement approprié. En outre, les autorisations d'exploitation restent valables pour toutes les autres centrales nucléaires jusqu'à ce que le Conseil fédéral prenne une nouvelle décision. Me référant à la décision du 3 juin, je pose les questions suivantes:

1. Les autorisations d'exploitation restent valables jusqu'à la nouvelle décision du Conseil fédéral, soit pour une durée indéterminée, et, d'autre part, la décision du DFTCE du 29 septembre 1978 prévoyant simplement une prorogation raisonnable du délai, qui est d'ailleurs expiré depuis 1985, comment le gouvernement justifie-t-il l'inobservation de cette décision? Quand et dans quelles conditions a-t-il l'intention de prendre une décision?

2. En ce qui concerne les déchets faiblement et moyennement radioactifs, la démonstration de la possibilité de les éliminer sur l'emplacement type de l'Oberbauenstock a été faite. Comment peut-on concilier cela avec la décision du Conseil fédéral du 29 avril 1981 relative à l'autorisation d'exploiter la centrale nucléaire de Gösgen? On y réclame expressément un projet d'entreposage final, soumis à une autorisation générale et devant être examiné en procédure d'autorisation.

3. Tant les décisions des 29 septembre 1978 et 15 février 1984 du DFTCE que l'arrêté fédéral du 6 octobre 1978 concernant la loi sur l'énergie atomique exigent un projet offrant toute garantie pour une élimination et un entreposage final, durables et sûrs, des déchets radioactifs. Dans sa décision du 3 juin 1988, le Conseil fédéral ne parle que de la preuve de la possibilité d'éliminer les déchets. Comment faut-il interpréter la référence à des notions aussi diverses? Ne court-on pas le risque d'atténuer la force de la garantie et de son introduction dans la nouvelle loi sur l'énergie nucléaire?

4. La constatation selon laquelle la preuve de la possibilité d'éliminer les déchets faiblement et moyennement radioactifs a été apportée signifie-t-elle que la CEDRA peut renoncer à la recherche, exigée le 30 septembre 1985 par le Conseil fédéral, d'un quatrième emplacement?

5. Que vaut la preuve de la sécurité pour les déchets hautement radioactifs lorsqu'elle repose sur des hypothèses si fragiles qu'il a été impossible, jusqu'ici, de trouver un emplacement convenable pour l'entreposage final? Toute preuve de la sécurité n'est-elle pas liée inéluctablement à un emplacement?

6. Comment comprendre le fait que le Conseil fédéral juge très favorablement le projet «Garantie 85», mais qu'il demande en même temps qu'on examine encore d'autres formations géologiques en vue de l'entreposage de déchets hautement radioactifs?

7. N'est-il pas nécessaire d'exposer clairement et publiquement pourquoi, contrairement aux décisions des 29 septembre 1978 et 15 février 1984 du DFTCE et aux promesses faites par le Conseil fédéral avant la votation de 1979 sur l'initiative antinucléaire, les autorisations d'exploiter des

Interpellation Aliesch Vereinabahn

Interpellation Aliesch Chemin de fer de la Vereina

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.776
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1957-1959
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 005