

Behinderte zur Verfügung. Das führt zu höheren Fahrpreisen, die den SBB abgegolten werden müssen. Sie sehen, Herr Nationalrat Bürgi, das Problem ist erkannt. Eine endgültige Lösung muss noch gefunden werden.

Frage 32:

Rüttimann. Kleeblatt-Initiativen

Triple initiative sur les autoroutes

In den Diskussionen zur Abstimmung über die Kleeblatt-Initiativen vom kommenden 1. April wird beanstandet, dass der Bundesrat über Verbesserungsvarianten bei der N 4 (Tunnel Islisberg lang) und der N 5 (Tunnel Grenchner Witi) noch nicht Beschluss gefasst habe. Es wird befürchtet, dass nach allfälliger Ablehnung der Initiativen wieder zu den ursprünglichen Varianten zurückgekehrt würde.

Wie ist der Stand der Projektierung, und kann der Bundesrat eine Erklärung abgeben, dass er in beiden Fällen die umweltfreundlichere Lösung wählen wird?

Bundesrat **Ogi**: Beim Projekt Tunnel Islisberg lang der N 4 geht es um eine Teilüberprüfung des generellen Projektes des Bundesrates von 1970. Der zuständige Kanton Zürich hat in Aussicht gestellt, das Projekt dem Bund bis Ende 1990 einzureichen. Gegenwärtig laufen die Arbeiten an der Umweltverträglichkeitsprüfung. Das Alternativprojekt eines Tunnels der N 5 in der Grenchner Witi ist eine Variante zum Ausführungsprojekt meines Departementes vom Februar 1987. Der beauftragte Kanton Solothurn hat das Projekt beim Bund noch nicht eingereicht. Auch hier fehlt namentlich noch die Umweltverträglichkeitsprüfung. Beide Projekte werden von den Kantonen, gestützt auf einen Auftrag – ich betone: gestützt auf einen Auftrag – des EVED aus dem Jahre 1988, bearbeitet.

Die Aufträge des EVED zeigen unseren klaren Willen, für Umwelt und Landschaft bestmögliche Projekte zu verwirklichen. Nach heutigem Wissensstand rechnen wir mit wesentlichen ökologischen Vorteilen der Alternativprojekte, also des Tunnels Islisberg lang und des Tunnels in der Grenchner Witi. Diesen Alternativprojekten stehen natürlich erhebliche Mehrkosten beim Bau und auch im Betrieb gegenüber. Auch der Energieverbrauch der Tunnel wird viel höher liegen. Departement und Bundesrat kennen die konkreten Projekte aber noch nicht. Ohne dieses Wissen können wir es nicht verantworten, heute weitreichende Entscheide verbindlich zu versprechen. Wir betreiben ehrliche Politik. Wir werden jedoch den berechtigten ökologischen Anliegen bei beiden Teilstrecken einen hohen Stellenwert geben.

Der Bundesrat bekräftigt, dass die Aufträge des EVED an die Kantone in keiner Weise Abstimmungstaktik im Hinblick auf die Kleeblatt-Initiativen darstellen.

Frage 33:

Bühler. Vereinabahnntunnel

Tunnel de la Vereina

Vor kurzem war das Engadin wieder einmal praktisch von der übrigen Schweiz abgeschnitten. Eine möglichst rasche Verwirklichung der wintersicheren Verbindung drängt sich zweifellos auf. Zudem ist bekannt, dass die Verzögerungen im Bau dieses Tunnels täglich 80 000 Franken kosten, daher frage ich den Bundesrat:

1. Bis wann ist der ausstehende Entscheid des Departementes zu erwarten?

2. Sollte die Vereinabahnlinie betriebsbereit sein, bevor die Umfahrung Klosters verwirklicht ist, braucht es für diesen Fall einen separaten Entscheid über die Frage: Betriebsbewilligung mit oder ohne Autoverlad? Und wer ist für diesen allfälligen Entscheid zuständig?

Bundesrat **Ogi**: Der Beschwerdeentscheid des EVED wird in wenigen Wochen gefällt werden können. Im EVED haben wir diesen Fall stets in höchster Priorität behandelt. Schon im September 1988 hätten wir mit einem Zwischenentscheid einen teilweisen Baubeginn ermöglichen wollen. Ueber die Anfechtung dieses Zwischenentscheides urteilte das Bundesgericht erst mehr als ein Jahr später, im Herbst 1989. Das Beschwerdeverfahren deckte zudem Mängel und Lücken des Projektes

auf. Es fehlte die Erschliessung des Verladebahnhofes. Darum musste das Beschwerdeverfahren im EVED eingestellt werden. Im November 1989 wurde der nachgeholte Entscheid des Bundesamtes für Verkehr dazu rechtskräftig. Innerhalb von nur gut drei Monaten wurde jetzt bei uns dieser komplexe Entscheid vorbereitet.

Zur zweiten Frage. Zuerst das Problem: Zum Vereinabahnntunnel gehört der Autoverlad für die wintersichere Verbindung ins Unterengadin. Im Prättigau ist eine Umfahrungsstrasse für die Dörfer vorgesehen. Es ist denkbar, dass der Autoverlad früher bereit ist als die Umfahrungsstrasse. Darf der Autoverlad in diesem Falle eröffnet werden? Dieses Problem ist Gegenstand des Beschwerdeverfahrens.

Darum kann sich der Bundesrat dazu nicht äussern. Sollte der Beschwerdeentscheid des EVED von irgendeiner Seite angefochten werden – solches ist ja heutzutage leider nicht mehr auszuschliessen –, so wäre das Bundesgericht und nicht der Bundesrat zuständig.

Frage 34:

Bär. Atomkraftwerk-Standort

Nouvelle centrale nucléaire. Implantation

Wo sieht der Bundesrat den Standort für den Bau eines neuen Atomkraftwerkes vor, wenn auf den Standort Graben verzichtet wird und die Option Kernenergie offengehalten werden soll?

Bundesrat **Ogi**: Es ist nicht Aufgabe des Bundesrates, nach möglichen Standorten für Kernkraftwerke Ausschau zu halten. Das ist Sache der Projektanten. Aufgabe der Bundesbehörden ist es, zu prüfen, ob das Projekt die Anforderungen des Atomgesetzes am vorgesehenen Standort erfüllt. Aufgrund dieser Abklärungen entscheidet der Bundesrat dann über die Rahmenbewilligung. Wenn der Bundesrat die Option Kernenergie offenlässt, dann lässt er einfach die Möglichkeit eines weiteren Ausbaus der Kernenergie offen, ohne konkrete Projekte anzugeben.

Der Standort Graben, Frau Nationalrätin Bär, wurde anfangs der achtziger Jahre geprüft und als an und für sich geeignet betrachtet. Von der Sache her sind keine neuen Entwicklungen eingetreten, derentwegen sich eine andere Beurteilung aufdrängen würde.

Frau **Bär**: Herr Bundesrat Ogi, wenn keine neuen Standorte gesucht werden, heisst das, dass der nächste Standort eben Graben ist und dass Sie am Graben-Projekt festhalten werden, nachdem über die beiden Initiativen abgestimmt wurde?

Bundesrat **Ogi**: Ich bin kein Hellseher, aber der Bundesrat muss Handlungsspielraum haben, wenn er an seiner Option Kernenergie festhalten will.

90.022

Vorkommnisse im EMD.

Parlamentarische Untersuchungskommissionen

Événements survenus au DMF.

Commissions d'enquête parlementaires

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 303 hiervoor – Voir page 303 ci-devant

Vorkommnisse im EMD. Parlamentarische Untersuchungskommissionen

Événements survenus au DMF. Commissions d'enquête parlementaires

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.022
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.03.1990 - 14:30
Date	
Data	
Seite	323-323
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 357

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.