

n'étant donc plus disposés à faire circuler ce convoi au départ de Paris, la mesure entrera en vigueur au changement d'horaire du 31 mai 1992.

Les CFF manifestent néanmoins un certain intérêt pour le maintien d'une liaison de nuit avec l'Italie et les Balkans. Faute d'un volume de trafic suffisant, il n'a cependant plus été possible de choisir Vallorbe comme gare de départ. Les CFF se sont donc décidés à faire circuler le Simplon-Express à partir de Genève.

Cette modification se justifie par trois raisons évidentes:

– le volume de trafic entre la ville et l'aéroport de Genève peut être mis à profit;

– il est possible d'établir une correspondance à Genève pour les voyageurs venant de Paris en TGV;

– les CFF peuvent conduire le Simplon-Express dans le sillon horaire du train No 1949 (Genève–St-Maurice), qui pourra ainsi être supprimé.

On procédera de la même manière dans le sens inverse, le Simplon-Express remplaçant l'actuel train direct Brigue–Genève. Si la SNCF revenait sur sa décision au cours des années à venir et qu'elle demandait à nouveau une liaison directe Paris–Italie–Balkans, l'ancien parcours pourrait être rétabli sans problème en Suisse.

Le Conseil fédéral n'a absolument pas l'intention de «transformer l'arc jurassien franco-suisse en un désert économique et culturel», comme le craint l'auteur de l'interpellation.

Le Simplon-Express circulait très tôt le matin et très tard le soir.

De plus, il reliait Lausanne à Vallorbe sans arrêt, ne profitant guère à la population locale.

Par ailleurs, il convient de répéter que c'est la France, et non la Suisse, qui est à l'origine de la décision de supprimer la paire de trains en question.

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

92.3084

Interpellation Keller Rudolf
Gefährdung der Nordwestschweizer
Bevölkerung durch Atommülltransporte
Transports de déchets nucléaires.
Mise en danger de la population
du nord-ouest de la Suisse

Wortlaut der Interpellation vom 11. März 1992

Einem in den letzten Tagen veröffentlichten Flugblatt der Umweltorganisation Greenpeace ist zu entnehmen: «Die Atommüllzüge stehen oft stundenlang auf unbewachten Rangierbahnhöfen herum oder laufen bei der Durchfahrt durch Bahnhöfe (z. B. Rangierbahnhof Muttenz oder Basler Bahnhof und SNCF) Gefahr, mit einem rangierenden oder kreuzenden Güterzug mit brennbarem Gefahrgut zu kollidieren.»

Die Risikoerfassung beim Transport gefährlicher Güter auf Schiene und Strasse ist bekanntermassen eine Schwachstelle im Umweltschutzverfahren. Trotzdem erstaunt es einigermassen, dass – gemäss Aussagen von Greenpeace – für den Transport von Atommüll keine Sicherheitsvorkehrungen in Szene gesetzt werden.

Ich ersuche darum den Bundesrat um eine grundsätzliche Stellungnahme unter Würdigung aller Aspekte des Umweltschutzrechts.

Fragen an den Bundesrat:

1. Sind die Feststellungen von Greenpeace in allen Punkten zutreffend, und bestehen erhebliche Risiken für die Nordwestschweizer Bevölkerung durch den Transport von Atommüll auf dem Schienenweg?

2. Ist es zutreffend, dass die SBB für Transporte solcher Art keinerlei zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen treffen und dass mit A-Müll beladene Waggons stundenlang und völlig unbe wacht herumstehen (laut Greenpeace in Muttenz und Basel)?

3. Ist es zutreffend, dass weder Polizei noch Feuerwehr und andere Sicherheitsorgane über die Abwicklung solcher Transporte informiert werden?

Texte de l'interpellation du 11 mars 1992

Selon un tract publié ces derniers jours par l'organisation écologiste Greenpeace, il n'est pas rare que des trains chargés de déchets nucléaires restent stationnés pendant des heures dans des gares de triage ne faisant l'objet d'aucune surveillance ou qu'ils risquent, en traversant des gares (par exemple la gare de triage de Muttenz ou les gares suisse et française de Bâle) d'entrer en collision avec un convoi de marchandises dangereuses combustibles en train de manoeuvrer ou venant en sens inverse.

Comme chacun le sait, le risque en cas de transport de marchandises dangereuses par le rail et la route est insuffisamment pris en compte dans les mesures de protection de l'environnement. Mais il est tout de même étonnant que – au dire de Greenpeace – aucune mesure de sécurité ne soit prise pour le transport de déchets nucléaires.

Je prie donc le Conseil fédéral de donner son avis, d'une façon générale, sur cette question en tenant compte de tous les aspects de la législation sur la protection de l'environnement.

Mes questions sont les suivantes:

1. Les affirmations de Greenpeace sont-elles absolument véridiques et existe-t-il des risques considérables pour la population du nord-ouest de la Suisse lors du transport de déchets nucléaires par le rail?

2. Est-il vrai que les CFF ne prennent pas de mesures de sécurité supplémentaires pour des transports de ce type et que des wagons contenant des déchets nucléaires restent stationnés pendant des heures sans aucune surveillance (à Muttenz et Bâle selon Greenpeace)?

3. Est-il vrai que ni la police, ni les pompiers, ni d'autres organes de sécurité ne sont informés de ces transports?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bischof, Borradori, Maspoli, Ruf, Scherrer Werner, Stalder (6)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

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

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 13. Mai 1992

Rapport écrit du Conseil fédéral

du 13 mai 1992

Für den Transport radioaktiver Stoffe sind in internationalen Abkommen und nationalen Gesetzen und Verordnungen für alle Verkehrsträger entsprechende Vorschriften festgelegt. Diese Vorschriften basieren auf Empfehlungen der Internationalen Atomenergieorganisation (IAEO), sie werden neuen Erkenntnissen ständig angepasst.

Der Transport radioaktiver Stoffe erfolgt in international normierten und geprüften speziellen Behältern. Die Behälter zum Transport von abgebrannten Brennelementen sind so ausgelegt, dass ihre Integrität und Dichtigkeit auch bei sehr schweren Bahn- oder Strassenverkehrsunfällen gewährleistet bleiben. Weltweit werden jährlich Hunderte von Transporten problemlos durchgeführt. Dabei hat sich kein Unfall mit radiologischen Folgen ereignet.

Jeder Transport ist bewilligungspflichtig. Die Bewilligung wird vom Bundesamt für Energiewirtschaft erteilt, wenn die internationalen und nationalen atomrechtlichen Bestimmungen für die sichere Beförderung radioaktiver Stoffe eingehalten sind. Was die allgemeine Risikoerfassung beim Transport gefährlicher Güter anbelangt, trifft es nicht zu, dass in diesem Bereich eine Schwachstelle im Umweltschutzverfahren besteht. Verkehrswege (Schiene, Strasse, Rhein), auf denen gefährliche Güter transportiert werden, fallen unter den Geltungsbereich der am 1. April 1991 in Kraft getretenen Störfallverordnung.

Zentrale Elemente dieser Verordnung bilden die systematische Erfassung der Risiken solcher Transporte und die daraus abzuleitenden zusätzlichen Sicherheitsmassnahmen.

1. Durch die Einhaltung der erwähnten Transportvorschriften ist die Sicherheit der Bevölkerung und der an den Transporten beteiligten Personen gewährleistet. Für die Nordwestschweizer Bevölkerung ergeben sich durch den Transport von radioaktiven Abfällen auf dem Schienenweg keine erheblichen Risiken.

2. Die Transporte werden nach den Betriebsvorschriften der SBB abgewickelt. Es kommt vor, dass Waggons mit radioaktiven Abfällen eine gewisse Zeit unbewacht in Bahnhöfen stehen. Da der Transport in entsprechend ausgelegten und geprüften Sicherheitsbehältern erfolgt, ist eine Bewachung der Transporte jedoch weder sinnvoll noch international vorgeschrieben oder üblich.

3. Die Transporte werden vorgängig der zuständigen Fachstelle, der Nationalen Alarmzentrale (NAZ), gemeldet. Polizei, Feuerwehr und weitere Sicherheitsorgane sind für Einsätze bei Unfällen jeder Art vorbereitet. Eine zusätzliche Information dieser Organe über die Abwicklung von Transporten erübrigt sich. Sie würde ausser einem administrativen Aufwand zu keiner Erhöhung der Sicherheit der Transporte oder der Bevölkerung beitragen.

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

92.3107

Interpellation Scherrer Jürg

PTT-Gebühren.

Steuern für das Bündelfunksystem «SpeedCom»

«SpeedCom».

Taxes perçues par les PTT

Wortlaut der Interpellation vom 18. März 1992

Von Mai bis Ende 1991 führten die PTT einen Betriebsversuch mit dem sogenannten Bündelfunksystem «SpeedCom» durch. Per 1. Januar 1992 wurde das System definitiv eingeführt.

Bei den Kosten zeigen sich nun erhebliche Unterschiede zwischen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, Behörden, öffentlich-rechtlichen Körperschaften und Anstalten der Kantone und Gemeinden (Kategorie I) sowie Betrieben, Privaten, Vereinen und Organisationen als Träger öffentlicher Aufgaben ohne kommerzielle Interessen (Kategorie II) und übrigen Betrieben und Privaten (Kategorie III).

Während Unternehmen der Kategorie I eine monatliche Regalgebühr von lediglich Fr. 2.25 zu entrichten haben, werden der Kategorie III Fr. 21.50, also fast das Zehnfache, verrechnet.

Diese Diskrepanz bedeutet eine weitere Wettbewerbsverzerrung zugunsten öffentlicher Betriebe gegenüber der Privatwirtschaft.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Bundesrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Auf welche Rechtsgrundlage stützt sich die einseitige Bevorzugung von Betrieben des öffentlichen Verkehrs, Behörden, öffentlich-rechtlichen Körperschaften und Anstalten der Kantone und Gemeinden?
2. Existieren solche wettbewerbsverzerrende Taxungleichheiten auch in anderen Bereichen der Telekommunikation?
3. Ist der Bundesrat bereit, bei den PTT zu intervenieren und eine einheitliche Taxe für alle Benutzer von «SpeedCom» und eventuell anderen Dienstleistungen der Telekommunikation durchzusetzen?

Texte de l'interpellation du 18 mars 1992

De mai à décembre 1991, les PTT ont procédé à des essais sur un système de réseau à ressources partagées appelé «SpeedCom», qui a été adopté de manière définitive le 1er janvier 1992.

Or d'importantes disparités apparaissent si l'on compare les coûts que doivent supporter d'une part les entreprises de transports publics, les autorités, les collectivités de droit public et les établissements des cantons et des communes (catégorie I) et les entreprises, les particuliers, les associations et les organismes sans but lucratif, chargés de mandats publics (catégorie II) et d'autre part les autres entreprises et particuliers (catégorie III).

Alors que les utilisateurs de la première catégorie ne versent qu'une taxe mensuelle de 2 frs 25, ceux de la troisième catégorie doivent s'acquitter chaque mois d'une taxe de 21 frs 50, soit près de dix fois supérieure.

Cette disparité est un facteur de plus qui contribue à la distorsion de la concurrence en favorisant les entreprises publiques.

A ce propos, je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Sur quelle base légale se fonde-t-on pour privilégier les entreprises de transports publics, les autorités, les collectivités de droit public et les établissements des cantons et des communes?
2. Existe-t-il de telles inégalités contraires aux règles de la libre concurrence dans d'autres domaines des télécommunications en matière de taxes?
3. Le Conseil fédéral est-il disposé à intervenir auprès des PTT pour imposer une taxe unique pour tous les utilisateurs de «SpeedCom», et subsidiairement, d'autres services des PTT en matière de télécommunications?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Borer Roland, Dreher, Giezendanner, Jenni Peter, Kern, Moser, Steinemann (7)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

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

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 1. Juni 1992

Rapport écrit du Conseil fédéral

du 1er juin 1992

Gegenwärtig gibt es rund 30 000 Betriebsfunk-Konzessionäre, die etwa 180 000 Funkgeräte für professionelle Zwecke verwenden. Der Betriebsfunk verfügt aber nur über eine beschränkte Anzahl Kanäle. Dieses natürliche Gut kann nicht beliebig vermehrt werden. Zahlreiche Betriebsfunknetze sind daher in den Ballungszentren zeitweise stark überlastet.

Um im Bereich des Betriebsfunks eine bessere Kanalausnutzung zu erzielen, sind zurzeit im EG-Raum zahlreiche Fernmeldebetriebe daran, ein neues Zweiweg-System, den Bündelfunk, nach einer weit verbreiteten Norm einzuführen. Dieser frequenzsparende Dienst ist für geschlossene Benutzergruppen bestimmt. Der Bündelfunk ist zudem ausbaufähig; er kann jederzeit rasch an die Kundenbedürfnisse angepasst werden.

Um die wachsende Nachfrage zu befriedigen, haben die PTT-Betriebe im Verlaufe von 1990 begonnen, drei Bündelfunknetze für Gebiete hoher Funkdichte aufzubauen. In der Zwischenzeit haben Betriebsversuche in den drei Wirtschaftsräumen Basel-Frick-Sissach, Genf-Lausanne und Zürich-Baden-Winterthur gezeigt, dass das Bündelfunksystem die Antwort auf viele Probleme beim herkömmlichen Betriebsfunk gibt.

Im Januar 1992 haben die PTT-Betriebe den Bündelfunk unter dem Namen «SpeedCom» in den erwähnten Wirtschaftsräumen, wo der Betriebsfunk extrem überlastet ist, definitiv eingeführt.

Die vom Interpellanten angesprochene Gebührenordnung für die Teilnahme am Bündelfunk «SpeedCom» basierte auf der Verordnung I zum Telegraphen- und Telephonverkehrsgesetz sowie der entsprechenden Ausführungsverordnung des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartemen-

Interpellation Keller Rudolf Gefährdung der Nordwestschweizer Bevölkerung durch Atommülltransporte

Interpellation Keller Rudolf Transports de déchets nucléaires. Mise en danger de la population du nord-ouest de la Suisse

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.3084
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.06.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1241-1242
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 325

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.