

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 1. September 1993

*Rapport écrit du Conseil fédéral
du 1er septembre 1993*

1. Generelle Bemerkungen

1.1 Technische Aspekte

Die abgebrannten Brennelemente enthalten bei ihrer Entnahme aus dem Reaktor eine grosse Menge an unverbrauchtem Brennstoff. Es handelt sich um ungefähr 95 Prozent des anfänglich vorhandenen Urans und eine gewisse Menge Plutonium, welche während des Reaktorbetriebs aus einem Teil des Urans gebildet wurde. Bei der Wiederaufarbeitung trennt man das noch verwendbare Uran und das Plutonium von den radioaktiven Abfällen. Dieser abgetrennte Brennstoff kann für die Herstellung neuer Brennelemente direkt wiederverwendet werden. Das gewonnene Uran kann aber auch wieder angereichert und in dieser Form weiterverwendet werden. Die Wiederaufarbeitung ermöglicht somit eine beträchtliche Brennstoffeinsparung, was gleichbedeutend ist mit der haushälterischen Nutzung einer nichterneuerbaren Energiequelle und damit auch der Reduktion des Rohstoffabbaus in Uranminen. Betrachtet man ferner den ganzen Brennstoffkreislauf vom Abbau in der Uranmine bis zum Endlager, so ist das gesamte Volumen radioaktiver Abfälle bei der Wiederaufarbeitung geringer oder höchstens etwa gleich gross wie bei der direkten Endlagerung der abgebrannten Brennelemente.

In Leichtwasserreaktoren wird ein Teil des in den Brennelementen enthaltenen Urans durch Kernspaltungsprozesse verbraucht. Gleichzeitig entsteht aus einem anderen Teil des Urans Plutonium, dessen Isotope 239 und 241 ebenfalls spaltbar sind. Diese beiden Isotope werden ihrerseits teilweise direkt wieder im Reaktor verbraucht. Ihr Beitrag zur thermischen Energieproduktion des Kernkraftwerks beträgt etwa einen Drittel. Die Verbrennung von Plutonium ist also in Leichtwasserreaktoren ein inhärenter Prozess und ist nicht zwingend von der Verwendung neuer, plutoniumhaltiger Brennelemente abhängig.

Das aus der Wiederaufarbeitung stammende Plutonium kann, wie erwähnt, in frische Brennelemente eingefügt werden als Ersatz von angereichertem Uran. Der Rest des Brennstoffs besteht dann aus abgereichertem Uran oder aus Uran von der Wiederaufarbeitung. Eine solche Mischung von Uran- und Plutoniumoxid wird MOX (Mischoxid) genannt. Die Wiederaufarbeitung von vier bis sechs gebrauchten Brennelementen ermöglicht die Herstellung von einem MOX-Brennelement und einem Uran-Brennelement. Der Einsatz von MOX-Brennelementen in Leichtwasserreaktoren ermöglicht somit die Eliminierung von Plutonium.

Das in einem MOX-Brennelement enthaltene Plutonium besteht nicht ausschliesslich aus Plutonium 239, sondern enthält auch andere Isotope. Dieses Isotopengemisch ist nicht geeignet zur Herstellung von nuklearem Sprengstoff.

1.2 Politische und völkerrechtliche Aspekte

In Westeuropa stehen zwei Wiederaufarbeitungsanlagen in Betrieb, die eine in La Hague (F) und die andere in Sellafield (GB), wo sich auch Thorp befindet. Verantwortlich für deren Sicherheit und für die Anwendung der verschiedenen international akzeptierten Normen, insbesondere jene des Strahlenschutzes, sind die Behörden der betreffenden Länder. Frankreich und Grossbritannien – wie übrigens auch die Schweiz – sind Mitglieder der NEA (Kernenergieagentur der OECD) und der IAEA (Internationale Atomenergie-Organisation), wo solche Normen erarbeitet werden. Zudem haben diese Länder den Vertrag über die Nichtverbreitung von Kernwaffen (Atomsperrvertrag) unterzeichnet.

Es gibt keine völkerrechtliche Grundlage für eine allfällige Intervention der Schweiz bei den Regierungen der beiden Länder, sind doch Bau und Betrieb einer Wiederaufarbeitungsanlage von keinem internationalen Abkommen verboten.

1.3 Wirtschaftliche Aspekte

Die Verträge für die Wiederaufarbeitung sind langfristiger und privatrechtlicher Natur. Sie werden zwischen den Kernkraftwerkbetreibern und den Wiederaufarbeitungsunternehmen abgeschlossen. Die Kosten der Wiederaufarbeitung verändern sich im Laufe der Zeit relativ wenig, während der Uran-

preis nicht nur zeitlich, sondern auch je nach Ursprungsgebiet stärkeren Schwankungen ausgesetzt ist. Das Ausmass dieser Schwankungen kann im Zeitpunkt der Unterzeichnung der Verträge nicht vorausgesehen werden. Als die schweizerischen Kernkraftwerkbetreiber ihre ersten Verträge abschlossen, stand die Wirtschaftlichkeit der Wiederaufarbeitung ausser Zweifel. Es ist fraglich, ob unter den gegenwärtigen Verhältnissen solche Verträge abgeschlossen würden.

Der Einsatz von MOX-Elementen aus Uran und Plutonium ist gegenwärtig bis zu 30 Prozent teurer als die Verwendung von reinen Uranelementen. Dieser finanzielle Nachteil könnte sich aber innerhalb weniger Jahre verringern oder sogar ins Gegenteil umschlagen.

Von ihrer Unterzeichnung an waren die laufenden Wiederaufarbeitungsverträge mit Klauseln zur Rücknahme der Abfälle vorgesehen. Die Hauptabteilung für die Sicherheit der Kernanlagen des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes hat Normen und Regeln, mit Einschluss eines Systems zur Qualitätskontrolle, aufgestellt, welche für die Rückführung der Abfälle in die Schweiz und insbesondere für deren Konditionierung verbindlich sind.

2. Beantwortung der einzelnen Fragen

2.1 Mit der Rezyklierung von Material aus der Wiederaufarbeitung werden die Grundsätze der Strahlenschutzgesetzgebung eingehalten.

2.2 Die Studie der Eurodif ist nicht bekannt. Der Abreicherungsgrad und die Ausbeutung von Uranquellen werden indessen von technischen Entwicklungen und wirtschaftlichen Gegebenheiten bestimmt. Es ist nicht Sache des Bundesrates, Kostenvergleiche anzustellen.

2.3 Die im Zusammenhang mit der Wiederaufarbeitung nötigen Ein- und Ausfuhrbewilligungen erteilt das Bundesamt für Energiewirtschaft (BEW). Dabei werden alle Voraussetzungen zur Erteilung der Bewilligung geprüft.

2.4 Für eine Rücklieferung der Wiederaufarbeitungsabfälle müssen alle von der Hauptabteilung für die Sicherheit der Kernanlagen (HSK) des BEW auferlegten Bedingungen erfüllt sein.

2.5/2.6 Die Schweiz hat aus völkerrechtlichen Gründen keine Möglichkeit dazu.

2.7 Nein, es besteht keine rechtliche Grundlage dazu.

2.8 Dem Bundesrat liegen keine solchen Berechnungen vor.

2.9 Die Wiederaufarbeitungsverträge sind privatrechtlicher Art und die darin festgehaltenen Kosten vertraulich. Eine Aussage darüber ist deshalb nicht möglich. Eine Umkonditionierung ist nicht vorgesehen.

2.10 Die Kernkraftwerkbetreiber haften nicht für Unfälle in ausländischen Kernanlagen.

Erklärung der Interpellantin: teilweise befriedigt

Déclaration de l'interpellatrice: partiellement satisfaite

93.3117

Interpellation Aubry**N 16 und Benzinzollerhöhung****N 16 et surtaxe sur les carburants**

Wortlaut der Interpellation vom 17. März 1993

Kann der Bundesrat nach der Annahme der Benzinzollerhöhung am 7. März 1993 die Fertigstellung von Strassenabschnitten beschleunigen, für die, wie für die N 16, zuwenig Geld zur Verfügung steht?

Texte de l'interpellation du 17 mars 1993

Le Conseil fédéral, à la suite du vote du 7 mars 1993 sur la taxe sur les carburants, peut-il accélérer l'achèvement de certains tronçons routiers en panne d'argent, à l'image de la N 16?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Lors de la discussion du budget 1992, les Chambres ont voté un montant de 1,279 milliard de francs au poste de la construction des routes nationales.

Le 4 septembre 1990, le Conseil des Etats acceptait la motion Cavadini Jean concernant l'achèvement du réseau des routes nationales en l'an 2000. Le 3 décembre 1990, le Conseil national en faisait de même avec la motion jumelle Kohler. Une motion du groupe libéral allant dans le même sens a été déposée le 31 janvier 1992 et, aujourd'hui, nous disposons de la taxe de 20 centimes sur l'essence.

Or, sur le tronçon de la N 16 de Sonceboz à Tavannes, on ne dispose en 1993 que de 40 millions de francs pour continuer les travaux. C'est trop peu pour achever ces travaux dans un délai raisonnable et la direction cantonale des travaux publics aimerait pouvoir avancer plus rapidement si le Conseil fédéral lui mettait encore quelques dizaines de millions à disposition. L'état du compte routier le permettrait aisément et l'on se demande le pourquoi d'un tel frein. Depuis le 7 mars 1993, la situation a changé et il n'y a plus l'excuse du manque d'argent. Je prie donc le Conseil fédéral de revoir les subventions accordées à ce tronçon afin de continuer les travaux dans une période aussi favorable au point de vue de la conjoncture. En effet, c'est permettre au secteur de la construction de se maintenir ou de participer à des mesures de relance, bien nécessaires dans une région où le chômage dépasse les 5 pour cent.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 1. Juni 1993

Rapport écrit du Conseil fédéral

du 1er juin 1993

Le 1er avril 1992, le Conseil fédéral a adopté le quatrième programme à long terme de construction des routes nationales, après avoir consulté les cantons. Dans sa réponse, le canton de Berne avait demandé que les tronçons qu'il devait encore construire fussent planifiés par étapes successives, cela pour des raisons financières. Le programme a donc fixé le calendrier des travaux en précisant les montants disponibles chaque année pour les tronçons prévus.

Après le résultat positif du scrutin du 7 mars 1993 sur l'augmentation de la taxe sur les carburants, un montant supplémentaire de 100 millions de francs est disponible pour la construction des routes nationales. Cette somme profitera en particulier au tronçon Sonceboz–Tavannes de la N 16, mentionné dans l'interpellation. Elle devra cependant être répartie, car le réseau des routes nationales comporte plusieurs chantiers importants. C'est la raison pour laquelle le tronçon en question ne bénéficiera pas de «quelques dizaines de millions», comme le propose l'auteur de l'interpellation, mais de 10 millions de francs, tout au plus.

Erklärung der Interpellantin: teilweise befriedigt

Déclaration de l'interpellatrice: partiellement satisfaite

93.3185

Interpellation Seiler Hanspeter
Abbau Regionalverkehr
Démantèlement du trafic régional

Wortlaut der Interpellation vom 19. März 1993

Der Zwischenbericht der Gruppe de réflexion, in welchem als Massnahme zur Gesundung der SBB u. a. auch gravierende Einschränkungen im Regionalverkehr vorgeschlagen werden, hat im ländlichen Raum neben Verständnis auch Verunsicherung und eine gewisse Enttäuschung ausgelöst. Die Ten-

denz, Investitionen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vorwiegend in den dichtbesiedelten Gebieten und auf betriebswirtschaftlich interessanten Strecken einzusetzen, wird damit klar verstärkt, während die Gefahr wächst, dass derselbe förderungswürdige Verkehr im ländlichen, dünnbesiedelten Raum in volkswirtschaftlich nicht sinnvoller Weise ständig abgebaut werden muss.

Der Bundesrat wird deshalb um Stellungnahme zu folgenden Problemereichen gebeten:

1. In Beantwortung einer entsprechenden Einfachen Anfrage des Interpellanten hat der Bundesrat mögliche Mehrfachnutzungen von Stationsinfrastrukturen begrüsst. Die Realisierung solcher Nutzungen durch Dritte benötigt aber begreiflicherweise sehr viel Zeit. Dies setzt eine frühzeitige Information der betroffenen Gemeinde oder/und Region voraus. Werden den erwähnten Betroffenen die geplanten Veränderungen (zum Beispiel Umwandlungen in eine unbediente Station) direkt und mindestens zwei Jahre vor der Realisierung der beschlossenen Massnahme mitgeteilt?

2. Mögliche Mehrfachnutzungen scheitern auch an der Höhe des Miet- oder Pachtzins. Richten sich diese Preise bzw. Zinse nach dem Grundsatz der Ortsüblichkeit und nach dem Angebots- und Nachfrageprinzip? Ist der Bundesrat bereit, dahin zu wirken, dass kostengünstige Lösungen getroffen werden?

3. Ein Abtreten von Anlagen und Infrastrukturen an Dritte muss im Interesse der Aufrechterhaltung der Dienstleistung im Sinne von Präsenz in der Fläche unter günstigen Rahmenbedingungen erfolgen können. Ist der Bundesrat bereit, Bestrebungen dieser Art zu unterstützen?

4. Als mögliche Mitbenutzer können auch die PTT in Frage kommen. Ist der Bundesrat bereit, dahin zu wirken, dass die teilweise mangelhafte Koordination zwischen PTT, SBB und gegebenenfalls anderen Betrieben des Bundes verbessert wird?

Texte de l'interpellation du 19 mars 1993

Le rapport intermédiaire du Groupe de réflexion, qui propose notamment de réduire fortement le trafic régional pour assainir les CFF, s'il a été compris, a néanmoins provoqué dans les campagnes des réactions d'inquiétude et une certaine déception. Ainsi se manifeste clairement la tendance qu'ont les CFF à investir pour promouvoir le trafic surtout dans les régions très peuplées et sur les tronçons les plus rentables pour l'entreprise, alors que le danger augmente de voir diminuer progressivement dans les campagnes, moins peuplées, ce même trafic, tout aussi digne d'être promu, ce qui n'est guère sensé pour l'économie du pays.

Je prie donc le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Dans sa réponse à une question ordinaire que j'avais posée, le Conseil fédéral avait bien accueilli l'idée d'une utilisation multiple des infrastructures de certaines petites gares. La mise en place d'un tel système, ouvert à des tiers, nécessite cependant beaucoup de temps, comme on peut le comprendre. Cela suppose que l'on informe à temps la commune ou la région concernées. Communique-t-on directement aux intéressés précités les modifications qui sont prévues (par exemple la suppression du service à la clientèle)? Le fait-on au moins deux ans avant la mise en oeuvre de la décision qui a été prise?

2. L'utilisation multiple des infrastructures se solde souvent par un échec, notamment en raison du montant du bail à loyer ou du bail à ferme. Ces prix sont-ils fixés en fonction des usages locaux et du principe de l'offre et de la demande? Le Conseil fédéral est-il disposé à agir pour offrir des prix avantageux?

3. La cession d'installations et d'infrastructures à des tiers doit garantir, dans des conditions avantageuses, le maintien des prestations (présence assurée). Le Conseil fédéral est-il disposé à soutenir des efforts de ce type?

4. Les PTT sont aussi des co-utilisateurs potentiels. Le Conseil fédéral est-il disposé à faire en sorte que soit améliorée la coordination – en partie défailante – entre les PTT, les CFF et, éventuellement, d'autres entreprises de la Confédération?

Interpellation Aubry N 16 und Benzinzollerhöhung

Interpellation Aubry N 16 et surtaxe sur les carburants

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3117
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.10.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2002-2003
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 277

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.