

fes Rupperswil sind von den Bundesbahnen Massnahmen ergriffen worden. Kurzfristig soll auf dem Ausfahrtsgeleis des Bahnhofes ein sogenanntes Wiederholungsvorsignal installiert werden. Andere kurzfristige Massnahmen, welche die Sicherheit verbessern könnten, sind leider nicht möglich. Langfristig arbeiten die SBB an einem verbesserten Zugssicherungssystem mit Geschwindigkeitsüberwachung. Praktische Versuche haben bei den SBB – im Zusammenwirken mit der BLS – bereits stattgefunden: Im Januar 1988 soll ein entsprechender Antrag und Auftrag vorliegen. Als Termin für die Realisierung ist der Zeitpunkt der Inbetriebnahme der S-Bahn in Zürich vorgesehen, also das Jahr 1990.

Sie dürfen sicher sein, Herr Nationalrat Ammann, dass Bundesrat und SBB diese Fragen sehr ernst nehmen.

Ammann: Ich danke Ihnen für die Beantwortung meiner beiden Fragen, die an sich befriedigend ausgefallen ist. Eine Zusatzfrage drängt sich meines Erachtens vor allem in der Hinsicht auf, dass das Vorgehen bei der Konsultation des Personals in den Fachausschüssen verbessert werden sollte.

Die neue Unternehmensphilosophie der SBB (immer raschere unternehmerische Entscheide) lässt der Konsultation der Fachausschüsse des Personals auch in Sicherheitsfragen kaum mehr genügend Zeit. Sie erfolgt oft erst im Nachhinein quasi als Information über bereits getroffene Entscheide. Meines Wissens wurden diese Verbesserungen in der Signalisierung schon früher vom betroffenen Personal angeregt.

Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass diese neue Sprach- und Gehörlosigkeit unter der Flagge der unternehmerischen Effizienz irgendwie behoben werden sollte und dass die Fachausschüsse auch zu Sicherheitsfragen künftig im voraus zu konsultieren und ernst zu nehmen sind?

Bundesrat Schlumpf: Die konkrete Frage, wie das jetzt in diesem Zusammenhang und gerade mit diesem Zugssicherungssystem gemacht wurde, kann ich nicht beantworten. Aber dass die Fachausschüsse – es gibt deren viele – bei den SBB ernst genommen werden, weiss ich aus den vielen Berichten, die ich gelesen habe. Wie es in diesem Zusammenhang steht, will ich gerne abklären und Herrn Ammann noch in dieser Session Auskunft geben.

Question 15:

Spielmann. Schneller Brüter von Creys-Malville
Surgénérateur de Creys-Malville

Les autorités françaises ont indiqué que de nouvelles mesures devaient être prises avant une remise en marche du surgénérateur de Creys-Malville. Les reports successifs de la décision de remise en route démontrent que la situation est sérieuse et que les experts ne sont pas aussi sûrs de leur fait que ne le laissait apparaître les premières déclarations des responsables français.

Vu la proximité du Superphénix de nos frontières et les inquiétudes légitimes des populations concernées face à une éventuelle remise en marche, le Conseil fédéral entend-il répondre positivement aux demandes des cantons de Genève et de Vaud et intervenir auprès de l'AIEA pour qu'elle procède aux expertises souhaitées?

Bundesrat Schlumpf: Die verlängerte Ueberprüfung der Sicherheitsaspekte von Creys-Malville (Superphénix) darf nicht so ausgelegt werden, dass das Gefahrenpotential grösser wäre, als man angenommen hat. Es ist unsererseits zu begrüssen, dass die zuständigen französischen Instanzen alle Sorgfalt aufwenden, um die Sicherheitsfragen wirklich sehr gründlich und sorgfältig abzuklären.

Der Bundesrat hat gegenüber den Genfer Behörden und der Regierung dargelegt, weshalb ein Begehren unsererseits bei der Internationalen Atomenergieagentur (IAEO) in Wien – Antrag auf Expertise seitens der Agentur – nicht zweckmässig wäre. Wir haben uns darüber vor kurzem mit einer Delegation der Regierung des Kantons Genf unterhalten und weitgehende Uebereinstimmung der Auffassungen erzielt.

Ich kann Ihnen mitteilen, dass die französischen Behörden bereit sind, mit uns über eine Regelung des Informationsaustausches zwischen den beiden Ländern betreffend grenznahe Kernanlagen zu verhandeln, und zwar im Bestreben, dass künftighin systematisch, ausführlicher und auch rascher als bisher informiert werden kann. Wir stehen in enger Zusammenarbeit mit der Regierung des Kantons Genf.

Frage 16:

Giger. Neue Eisenbahnpentransversale
Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes

Am 14. November 1987 skizzierte der Vorsteher des EVED an einer Veranstaltung der Europa-Union die schweizerische Transpolitik. Folgende Informationen sind u. a. durch die Medien an die Öffentlichkeit gelangt (Zitate):

«Bundesrat Schlumpf betonte die volle Eigenständigkeit der Schweiz bei Linienwahl und Finanzierung dieses Jahrhundertwerkes. Eine Mitfinanzierung wie etwa durch die EG, wie am Brenner, komme für die Schweiz nicht in Frage, da dies auch Mitbestimmung bedeuten würde».

«Er teilte die Einschätzung, dass die Splügenvariante aufgrund ihres relativ geringen Anteils von schweizerischen Tarifkilometern und der Tatsache, dass der südliche Grenzbahnhof auf italienischem Gebiet zu liegen käme, für die Schweiz die schlechteste sei.» («St. Galler Tagblatt»).

Vor kurzem hat sich auch der SBB-Generaldirektor anlässlich eines Treffens mit dem Tessiner Staatsrat klar für den Bau eines Gotthard-Basistunnels ausgesprochen.

Frage: Steht die Splügenvariante nicht mehr gleichrangig zur Debatte?

Billigt der Bundesrat dieses öffentliche Vorpellen in einem hängigen Verfahren durch Exponenten der SBB?

Bundesrat Schlumpf: Es ist richtig, Nationalrat Giger, dass ich kürzlich an einem Anlass – es war in Luzern – auf dahingehende Fragen bestätigte, was ohnehin nicht bestritten werden könnte: nämlich dass bei einer Splügenvariante die auf die Schweiz entfallenden Tarifkilometer geringer seien als bei den anderen, auch einer Gotthardvariante; zweitens, dass bei der Splügenvariante ein südlicher Grenzbahnhof auf italienischem Territorium vorgesehen sei.

Ich machte diese Erklärung völlig wertungsfrei. Das sind Feststellungen von Tatsachen, die aber nicht entscheidend sind für die Auswahl zwischen den vier verschiedenen Varianten durch den Bundesrat. Ich kann Ihnen deshalb bestätigen, dass die Splügenvariante – zusammen mit den drei anderen – völlig gleichrangig im Gespräch ist; dass die Abklärungen durch Experten – diese Abklärungen sind übrigens sehr weit gediehen – für alle vier Varianten gleichwertig erfolgen, damit dann der Bundesrat (und nachher bei der Vorlage der Botschaft auch Sie) die Möglichkeit haben, hier wirklich echte Entscheidungen aufgrund gleichwertiger Unterlagen zu treffen.

Frage 17:

Graf. Abstimmungsvorlagen 1988

Calendrier des votations fédérales en 1988

Mit welchen Abstimmungsvorlagen ist im Jahre 1988 zu rechnen? Besteht schon eine erste Wunschplanung?

Bundeskanzler Buser: Die Abstimmungslage präsentiert sich zurzeit wie folgt:

Abstimmungsreif sind die Vorlagen über die Koordinierte Verkehrspolitik, die «Stadt/Land»-Initiative, die Kündigungsschutzinitiative sowie die Initiative für die Herabsetzung des AHV-Alters. Im Verlaufe des Jahres 1988 werden ferner die Volksinitiativen für den Konsumentenschutz und die Arbeitszeitreduktion abstimmungsreif, vielleicht auch die Initiative «Pro Tempo 130/100», die Gewässerschutzinitiative und die sogenannte Kleinbauerninitiative.

Bezüglich der Daten hat der Bundesrat bereits beschlossen, den Abstimmungstermin vom März 1988 nicht zu beanspruchen. Im Juni 1988 dürften dann die Verkehrskoordination sowie die Herabsetzung des AHV-Alters im Vordergrund