

Daraus zog die Kommission den Schluss, dass die staatlichen Gerichte für das Wirken der Schiedsrichter nicht verantwortlich seien, solange sie selber nicht angerufen werden. Dazu komme, dass die Gerichtsbehörden lediglich eine Kontrollfunktion ausübten und den von ihnen verlangten Entscheid ohne Verzug fällten.

Die Menschenrechtskommission stellt in diesem Entscheid keine Konventionsverletzungen durch die Schweiz fest. Weder die Gesetzgebung des Bundes noch die Praxis des Bundesgerichts steht in Widerspruch zur EMRK. Aus dem Entscheid Nr. 10881/84 ergeben sich somit für den Bundesrat keine Konsequenzen.

Einfache Anfrage Günter

vom 8. Oktober 1987 (87.699)

Luftreinhaltung. Weiteres Vorgehen

Lutte contre la pollution atmosphérique. Mesures envisagées

Beim Postulat Günter «Luftreinhaltekonzept. Ergänzung» (86.809 vom 19.12.1986), welches in der Frühjahressession 1987 vom Rat überwiesen wurde, legte der Bundesrat «grössten Wert darauf, dass die Kantone und Gemeinden die in ihrer Kompetenz liegenden Massnahmen im Rahmen des Vollzuges der Luftreinhalte-Verordnung innerhalb der gesetzlichen Frist so rasch als möglich ergreifen, um die übermässige Luftbelastung in den Städten und Agglomerationen zu vermindern».

Er erklärt sich aber auch bereit, weitere Massnahmen, die in seiner Kompetenz liegen, ins Auge zu fassen. Ich ersuche den Bundesrat daher, auf Ende Jahr zu antworten:

- Wie weit sind die bei Kantonen und Gemeinden
 - bereits getroffenen Massnahmen in Kraft, was haben diese erreicht, bzw. welche Reduktion an Luftschadstoffen ist dadurch bereits erfolgt?
 - beschlossenen Massnahmen wirksam, und zu welcher Entlastung werden diese und ab wann führen?
- Angesichts der bereits gewagten Vermutung, dass alle Massnahmen zusammen den nötigen und gewünschten Erfolg bei der Reduktion der Luftschadstoffe nicht erbringen: Welche Massnahmen, die im Rahmen seiner Kompetenz liegen, gedenkt der Bundesrat zu beschliessen?
- Wird der Bundesrat nicht (wenn er seine Absichten bezüglich der Reduktion der Luftschadstoffe realisieren will) dem Parlament bald weitergehende Vorschläge vorlegen müssen, welche Gesetzesänderungen bedingen?
- Wäre nicht bei nötigen Gesetzesänderungen besonders rasch vorwärts zu machen, angesichts der Tatsache, dass die Gesetzesmaschine langsam läuft und dass griffige Massnahmen fast sicher mit einem Referendum bekämpft werden, wodurch nochmals Zeit verloren geht?

Antwort des Bundesrates vom 30. November 1987

Bei der Beratung des Berichts «Luftreinhalte-Konzept» vom 10. September 1986 in der Frühjahressession 1987 hat der Nationalrat den Bundesrat mit einer Motion beauftragt, «so rasch als möglich ein zusätzliches Massnahmenpaket vorzubereiten, welches die Massnahmen enthält, die nötig sind, um bis 1995 nicht nur die Schwefeldioxid-, sondern auch die Kohlenwasserstoff- und Stickoxid-Emissionen auf den Stand von 1960 zu senken, und darzulegen, wie der Vollzug beschlossener Massnahmen sichergestellt werden kann». Die Motion nennt eine Reihe von Massnahmen, die dabei im Vordergrund stehen. Weitere Massnahmen sind in Vorstössen enthalten, die ebenfalls während oder vor der Frühjahressession eingereicht worden sind. Insgesamt wurden dem Bundesrat zusätzlich zum Luftreinhalte-Konzept 54 weitere Massnahmen zur Prüfung überwiesen.

Die Prüfung dieser Massnahmen hinsichtlich Realisierbarkeit, konkreter Ausgestaltung und erzielbarer Wirkung wurde unverzüglich an die Hand genommen. In diese Prüfung einbezogen sind ebenfalls die im Luftreinhalte-Konzept

bisher nicht qualifizierten Massnahmen. Ferner sollen auch in den Kantonen die erforderlichen Grundlagen beschafft werden, um zumindest eine vorläufige Quantifizierung der vorgesehenen, in kantonaler bzw. kommunaler Kompetenz liegenden Massnahmen vornehmen zu können.

Da diese Arbeiten äusserst umfangreich und aufwendig sind, hat der Bundesrat beschlossen, ein privates Ingenieurunternehmen beizuziehen, um die Arbeiten möglichst rasch voranzutreiben. Erste Ergebnisse der laufenden Abklärungen sind Anfang nächsten Jahres zu erwarten.

Aufgrund dieser Sachlage können zu den aufgeworfenen Fragen folgende Angaben gemacht werden.

a.1./a.2. Mit Hilfe der erwähnten ersten Ergebnisse der laufenden Abklärungen ist vorgesehen, eine erste Grobquantifizierung der geplanten kantonalen bzw. kommunalen Massnahmen vorzunehmen. Breiter abgestützte Aussagen lassen sich allerdings erst machen, wenn die kantonalen Massnahmenpläne erarbeitet sind. Für die Ausarbeitung dieser Massnahmenpläne setzt die Luftreinhalte-Verordnung den Kantonen eine Frist von drei Jahren, das heisst bis März 1989.

b. Der Bundesrat wird aufgrund der Ergebnisse der erwähnten laufenden Untersuchungen über die zusätzlich zu ergreifenden Massnahmen beschliessen.

c./d. Sollte sich aus den erwähnten Untersuchungen die Notwendigkeit von Gesetzesänderungen ergeben, so wird der Bundesrat diese unverzüglich einleiten.

Einfache Anfrage Feigenwinter

vom 9. Oktober 1987 (87.700)

«Bahn 2000» und neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)

RAIL 2000 et nouvelle liaison ferroviaire à travers les Alpes

Die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist als notwendiger Bestandteil der «Bahn 2000» bildet den Hauptpunkt der gegen die «Bahn 2000» vorhandenen Opposition. Andererseits wird im Hinblick auf die Situation im Strassengüterverkehr die Forderung nach einer NEAT immer lauter. Entscheidungsgrundlagen sollen bekanntlich bis Ende 1987 vorhanden sein. Die NEAT ist jedoch nicht Gegenstand der «Bahn 2000». Es besteht damit die Gefahr, dass die «Bahn 2000» im Hinblick auf eine NEAT verworfen wird. Da die NEAT eine Realisierungszeit von 15 bis 20 Jahren hat, stellen sich folgende Fragen:

- Wäre es nicht sinnvoller, zuerst eine neue Eisenbahn-Alpentransversale zu bauen, bevor «Bahn 2000» realisiert wird?
- Gibt es Möglichkeiten, ohne neue Eisenbahn-Alpentransversale die Probleme des Alpentransits in den nächsten 15 bis 20 Jahren zu entschärfen?

Antwort des Bundesrates vom 30. November 1987

1. Die Frage der Prioritäten für eine Attraktivitäts- und Leistungssteigerung im öffentlichen Verkehr wurde bereits im Rahmen der koordinierten Verkehrspolitik eingehend behandelt. Der eingeschlagene Weg – zuerst die «Bahn 2000» und anschliessend eine neue Eisenbahn-Alpentransversale zu realisieren – berücksichtigt sowohl zeitliche als auch verkehrspolitische Aspekte.

Der Bundesrat hat die Absicht, im Laufe des Jahres 1988 den eidgenössischen Räten konkrete Vorschläge für den Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale zu unterbreiten. Die Vorbereitungsarbeiten bis zum Baubeginn dauern je nach gewählter Linienführung verschieden lang. Vor 1992 ist mit dem Baubeginn wohl kaum zu rechnen. Die Bauzeit eines Basistunnels von 45 bis 50 km Länge beträgt 12 bis 15 Jahre. Die laufenden Untersuchungen sind deshalb je nach Linienführung auf die Jahre ab 2005 als den frühest möglichen Zeitpunkt für die Inbetriebnahme ausgerichtet.

Schon deshalb ist es nicht sinnvoll, die «Bahn 2000» zurückzustellen. Vielmehr ist alles daran zu setzen, dieses Projekt in der Zwischenzeit zu verwirklichen.

Eine neue Eisenbahn-Alpentransversale beschränkt sich

überdies nicht allein auf einen Basistunnel. Sie ist ähnlich wie die «Bahn 2000» als ein System aufzufassen, welches den Alpentransit innerhalb der Räume Mannheim-München einerseits und Genua-Triest andererseits umfasst. Die Linien Basel–Olten und Olten–Bern sind bereits heute mit gemischtem Verkehr ausgelastet. Diese Linien müssen eine ausreichende Kapazität haben, um zusätzlichen Transitverkehr über die durchgehend auf Doppelspur ausgebaute Lötschbergbahn (Transitkapazität rund 12 Millionen Güternettotonnen) führen zu können. Diese Leistungsfähigkeit kann nur mit einer zusätzlichen Doppelspur bereitgestellt werden. Wären die Neubaustrecken Muttentz–Olten und Rothrist–Mattstetten nicht Gegenstand des Konzeptes «Bahn 2000», müssten sie Bestandteil einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale sein. Denn aufgrund der europäischen verkehrsgeographischen Gegebenheiten werden Gotthard- wie Lötschbergachse unabhängig von der Linienführung einer künftigen neuen Eisenbahn-Alpentransversale immer so grosse Verkehrsströme auf sich ziehen, dass sie zusammen mit dem Reiseverkehr ausgelastet sein werden.

Der möglichst raschen Realisierung der «Bahn 2000» ist also nicht nur aus zeitlichen, sondern auch aus verkehrspolitischen Gründen eindeutig der Vorrang zu geben. «Bahn 2000» präjudiziert die Linienführung einer späteren neuen Eisenbahn-Alpentransversale nicht. «Bahn 2000» wird hingegen durch eine neue Eisenbahn-Alpentransversale sinnvoll ergänzt.

2. Der Bundesrat hat in allen verkehrspolitischen Diskussionen mit den Nachbarstaaten und mit der Europäischen Gemeinschaft an der Gewichtslimite von 28 t im Strassenverkehr festgehalten. Mit dem Hucklepackverkehr soll eine leistungsfähige Transit-Alternative angeboten werden, welche eine rationelle und in bezug auf die Masse und Gewichte möglichst wenig einschränkende Durchfuhr ausländischer Fahrzeuge ermöglicht. Erhebliche Verbesserungen im Leistungsangebot für den Hucklepackverkehr sind eingeleitet worden. Die SBB sind in der Lage, im Zeitraum von 2 bis 3 Jahren ungefähr die doppelte Transportnachfrage zu bewältigen. Ab 1988 wird es möglich sein, Lastwagen mit 10 cm grösseren Eckhöhen im Hucklepack durch den Gotthard zu transportieren. Das Hucklepackprofil erhöht sich damit für die rollende Autobahn auf 3,80 m und für den unbemannten Verkehr auf 3,90 m. Die Zahl der im kombinierten Verkehr transportierbaren Lastwagen wird sich mindestens verdoppeln. Das Mass von 4 m kann aber erst ein neuer Alpendurchstich bringen.

Mittelfristig wird «Bahn 2000» die Probleme des Alpentransits entschärfen. Indem die Abschnitte Muttentz–Olten und Rothrist–Mattstetten mit einer zusätzlichen Doppelspur ergänzt werden, erhält die ausgebaute Lötschberglinie dieselbe Leistungsfähigkeit wie die Gotthardachse. Damit lassen sich im Import-, Export- und Transitverkehr auf der Schiene gezielte Angebotsverbesserungen realisieren.

Um langfristig nach dem Jahr 2000 ohne betriebliche Einschränkungen eine darüber hinausgehende Leistungssteigerung zu realisieren, ist eine neue Alpentransversale mit einem genügenden Normalprofil unumgänglich.

Einfache Anfrage Schüle

vom 7. Oktober 1987 (87.692)

Zollämter Region Schaffhausen. Oeffnungszeiten Bureau de douane de la région de Schaffhouse. Heures d'ouverture

Im Kanton Schaffhausen und in besonderem Masse in den direkt betroffenen Grenzgemeinden ist man beunruhigt über die bekanntgewordenen Verhandlungen zwischen den Zollverwaltungen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz über eine massive Reduktion der Zollöffnungs- und Zollabfertigungszeiten an zahlreichen Grenzstellen in der Region.

Die besondere geographische Lage des Kantons Schaffhau-

sen bringt es mit sich, dass der Geschäfts- und Berufsverkehr in hohem Masse auf diese kleineren Zollämter angewiesen ist. Besonders für die Landwirtschaft und das lokale Gewerbe, aber auch für die Pendler wären die bekanntgewordenen Einschränkungen nicht zumutbar, würden sie doch das tägliche Leben der Bevölkerung dieser Randregion in unzumutbarer Weise erschweren.

Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass solche Verhandlungen vom Grundsatz ausgehen müssen, dass die berechtigten Interessen der betroffenen Bevölkerung gewahrt bleiben und dass kein unzumutbarer Leistungsabbau vorgenommen werden darf?

Antwort des Bundesrates vom 7. Dezember 1987

Zur Zeit überprüft die Zollverwaltung die Abfertigungszeiten gewisser Nebenzollämter im Kanton Schaffhausen. Es geht dabei um weitere Erleichterungen des Grenzübertritts für Bewohner der Städte Schaffhausen und Neuhausen im Rahmen des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und dem Schweizerischen Bundesrat über den Grenzübertritt von Personen im kleinen Grenzverkehr vom 21. Mai 1970. Durch die Gleichstellung dieser Bewohner mit denjenigen der sogenannten grenznahen Gemeinden soll es künftig auch diesem Personenkreis möglich sein, ohne Waren, aber mit gültigen Ausweisen, alle nur teilweise geöffneten Grenzübergangsstellen im Kanton und in der angrenzenden Zürcher Nachbarschaft auch ausserhalb der Verkehrsstunden zu benutzen. Es handelt sich um die Verwirklichung eines Anliegens, das seit Jahren von den Gemeinden und dem Kanton Schaffhausen vorgebracht wurde.

Als Folge daraus sollen nun die Abfertigungszeiten einiger kleinerer Nebenzollämter geändert werden. Entsprechende Gespräche zwischen den Zollverwaltungen beider Staaten sind im Gange. Dabei wird die schweizerische Zollverwaltung die berechtigten Wünsche der betroffenen Bevölkerung nach Möglichkeit berücksichtigen. Ein unzumutbarer Leistungsabbau wird nicht eintreten, doch sind geringfügige Einschränkungen in verkehrsarmen Randstunden, während denen bisher praktisch keine Abfertigungen vorzunehmen waren, nicht zu umgehen. Diese Massnahme erlaubt, das Personal rationeller einzusetzen und für dringendere Aufgaben freizustellen. Vor Inkraftsetzung der neuen Abfertigungszeiten werden die Gemeinden zur Meinungsäusserung eingeladen.

Question ordinaire Jeanneret

du 7 octobre 1987 (87.693)

Demographische Entwicklung. Informationspolitik Démographie et déclarations dangereuses

Chacun se plaît en Suisse à reconnaître que l'un des problèmes les plus graves qui nous seront posés durant ces prochaines décennies est celui de l'évolution de la démographie. Un rapport international vient d'ailleurs de nous rappeler que la Confédération sera le plus vieux pays d'Europe d'ici l'an 2015. Tout doit donc être entrepris pour que la natalité ne continue pas de baisser et que les pouvoirs publics, comme les institutions privées, poursuivent leurs efforts en vue d'encourager les familles nombreuses.

Or une association suisse dite «pour l'étude des problèmes démographiques», à la philosophie écolo-nationaliste, répand actuellement des idées démagogiques et dangereuses en vue d'encourager les citoyens suisses à la dénatalité.

Le Conseil fédéral peut-il nous dire s'il est prêt à poursuivre sans relâche une politique d'information, doublée de mesures sociales, fiscales et autres, en vue de contrer de telles déclarations irresponsables et d'encourager la famille et la natalité?

Réponse du Conseil fédéral du 7 décembre 1987

Le Conseil fédéral est conscient des problèmes que posent

Einfache Anfrage Feigenwinter vom 9. Oktober 1987: «Bahn 2000» und neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)

Einfache Anfrage Feigenwinter vom 9. Oktober 1987: RAIL 2000 et nouvelle liaison ferroviaire à travers les Alpes

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	Z
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.700
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.12.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1903-1904
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 054

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.