

CH_VB 92.3077 vom 19. Juni 1992

Bundesverwaltung, 1992-06-19, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_92.3077

FR: CH_VB 92.3077 du 19 juin 1992

IT: CH_VB 92.3077 del 19 giugno 1992

Erwägungen

E. 19

Juni 1992 N 1241 Interpellation Keller Rudolf n'étant donc plus disposés à faire circuler ce convoi au départ de Paris, la mesure entrera en vigueur au changement d'ho- raire 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 possi- ble 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-Ge- nève. Si la SNCF revenait sur sa décision au cours des années à venir et qu'elle demandait à nouveau une liaison directe Pa- ris-Italie-Balkans, l'ancien parcours pourrait être rétabli sans problème en Suisse. Le Conseil fédéral n'a absolument pas l'intention de «transfor- mer 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 Bundesra- tes teilweise befriedigt #ST# 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 Um- weltorganisation Greenpeace ist zu entnehmen: «Die Atom- müllzüge stehen oft stundenlang auf unbewachten Rangier- bahnhöfen herum oder laufen bei der Durchfahrt durch Bahn- höfe (z. B. Rangierbahnhof Muttenz oder Basler Bahnhof und SNCF) Gefahr, mit einem rangierenden oder kreuzenden Gü- terzug mit brennbarem Gefahrgut zu kollidieren.» Die Risikoerfassung beim Transport gefährlicher Güter auf Schiene und Strasse ist bekanntermassen eine Schwachstelle im Umweltschutzverfahren. Trotzdem erstaunt es einigermas- sen, 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 Umwelt- schutzrechts. Fragen an den Bundesrat: 1. Sind die Feststellungen von Greenpeace in allen Punkten zutreffend, und bestehen erhebliche Risiken für die Nordwest- schweizer Bevölkerung durch den Transport von Atommüll auf dem Schienenweg? 2. Ist es zutreffend, dass die SBB für Transporte solcher Art kei- nerlei zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen treffen und dass mit A-Müll beladene Waggonen

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 Trans- porte informiert werden? Texte de l'interpellation du 11 mars 1992 Selon un tract publié ces derniers jours par l'organisation éco- logiste 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 surveil- lance ou qu'ils risquent, en traversant des gares (par exemple la gare de triage de MuttENZ ou les gares suisse et française de Baie) 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 mar- chandises dangereuses par le rail et la route est insuffisam- ment pris en compte dans les mesures de protection de l'envi- ronnement. 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 as- pects de la législation sur la protection de l'environnement Mes questions sont les suivantes: 1. Les affirmations de Greenpeace sont-elles absolu- ment véri- fiables et existe-t-il des risques considérables pour la popula- tion 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 sécu- rité 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 Baie selon Greenpeace)? 3. Est-il vrai que ni la police, ni les pompiers, ni d'autres orga- nes 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 Internatio- nalen Atomenergieorganisation (IAEO), sie werden neuen Er- kenntnissen ständig angepasst Der Transport radioaktiver Stoffe erfolgt in international nor- mierten und geprüften speziellen Behältern. Die Behälter zum Transport von abgebrannten Brennelementen sind so ausge- legt, dass ihre Integrität und Dichtigkeit auch bei sehr schwe- ren Bahn- oder Strassenverkehrsunfällen gewährleistet blei- ben. Weltweit werden jährlich Hunderte von Transporten pro- blemlos durchgeführt Dabei hat sich kein Unfall mit radiologi- schen Folgen ereignet Jeder Transport ist bewilligungspflichtig. Die Bewilligung wird vom Bundesamt für Energiewirtschaft erteilt, wenn die interna- tionalen und nationalen atomrechtlichen Bestimmungen für die sichere Beförderung radioaktiver Stoffe eingehalten sind. Was die allgemeine Risikoerfassung beim Transport gefährli- cher Güter anbelangt, trifft es nicht zu, dass in diesem Bereich eine Schwachstelle im Umweltschutzverfahren besteht Ver- kehrswege (Schiene, Strasse, Rhein), auf denen gefährliche Güter transportiert werden, fallen unter den Geltungsbereich der am 1. April 1991 in Kraft getretenen Störfallverordnung.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Duvoisin Tod des Simplon-Express Interpellation Duvoisin Mort du Simplon-Express 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 92.3077 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum
19.06.1992 - 08:00 Date Data Seite 1240-1241 Page Pagina Ref. No

E. 20

021 324 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte
Originaltext. Quellen-URL siehe oben.