

CH_VB 93.3401 vom 9. März 1994

Bundesverwaltung, 1994-03-09, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_93.3401

FR: CH_VB 93.3401 du 9 mars 1994

IT: CH_VB 93.3401 del 9 marzo 1994

Volltext

Politique des transports. Interpellations 196 9 mars 1994 aber allergrösste Mühe. Sie haben zu Recht gesagt, dass wir im St. Galler Rheintal, seitdem Sie hier intervenierten, Verbesserungen erreicht haben. Es ist unser Ziel, auch für den Empfang von S plus rasch weitere Verbesserungen zu erreichen. Gemperli Paul (C, SG): Ich anerkenne die Bemühungen zur Verbesserung der bestehenden Situation. Diesbezüglich kann ich mich befriedigt erklären. Hingegen muss ich nach wie vor sagen, dass der Versorgungsgrad zweifellos noch verbessert werden muss. Präsident: In Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit beantrage ich Ihnen, das Geschäft 93.055, «Radioaktive Abfälle. Zwischenlager», auf nächste Woche zu verschieben. Ist der Herr Kommissionspräsident einverstanden? Schallberger Peter-Josef (C, NW): Ich bin selbstverständlich einverstanden. Es scheint mir wichtig, dass wir die Vorlage in einem Zug behandeln können. #ST# 93.3207 Motion des Nationalrates (Bürg!) Erlass der Wasserzinsen für Kleinkraftwerke Motion du Conseil national (Bürg!) Exemption de la redevance pour les petites usines hydrauliques Wortlaut der Motion vom 4. Oktober 1993 Das Bundesgesetz über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte (Stand 1. Januar 1991) wird wie folgt geändert: Der Artikel 49 wird ergänzt, neuer Absatz 5: «Für Wasserkraftwerke mit weniger als 1000 Kilowatt Bruttoleistung ist der Wasserzins zu erlassen. Im Bereich von 1000 bis 2000 Kilowatt ist höchstens ein linearer Anstieg bis zum Bundesmaximum vorzusehen.» Texte de la motion du 4 octobre 1993 La loi fédérale sur l'utilisation des forces hydrauliques (état au 1 er janvier 1991) est modifiée comme il suit: L'article 49 est complété par un alinéa 5, dont voici la teneur: «Les usines d'une puissance brute inférieure à 1000 kilowatts sont exemptées de la redevance. Pour celles dont la puissance s'échelonne entre 1000 et 2000 kilowatts, il convient de prévoir, au plus, une augmentation linéaire ne dépassant pas le maximum admis par les prescriptions fédérales.» Zimmerli Ulrich (V, BE), Berichterstatter: Es ist kein grosses, aber doch ein recht wichtiges Geschäft Der Nationalrat überwies am 4. Oktober 1993 eine Motion zum Problem des Erlasses der Wasserzinsen für Kleinkraftwerke. Der Nationalrat beschloss, den Artikel 49 des Bundesgesetzes über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte zu ändern, und zwar so, dass für Wasserkraftwerke mit weniger als 1000 Kilowatt Bruttoleistung der Wasserzins zu erlassen sei und im Bereich von 1000 bis 2000 Kilowatt höchstens ein linearer Anstieg bis zum Bundesmaximum vorzusehen sei. Das Pikante an dieser Motion war, dass sie von 101 Mitgliedern des Nationalrates mitunterzeichnet worden war, dann aber von nur 41 Nationalrätinnen und Nationalräten überwiesen wurde, allerdings einstimmig, was auf eine nicht gerade grosse Präsenz im Nationalratssaal schliessen lässt. Das soll gegen Ende der Sitzung gelegentlich vorkommen! Nun, wir haben uns in unserer Kommission mit dem Anliegen befreunden können. Uns hat aber vor allem das überzeugt, was Herr Bundesrat Ogi bereits vor dem Nationalrat ausgeführt hatte, dass man nämlich mit dieser Motion wirklich offene Türen einrennt Herr Bundesrat Ogi hat bereits im Nationalrat darauf aufmerksam gemacht, dass das Anliegen ja im Rahmen der Revision des Bundesgesetzes

über die Nutzbar- machung der Wasserkräfte aufgenommen werde, und das ist auch so. Der neue Artikel 66 der Vorlage, die in die Vernehm- lassung gegangen ist, nimmt das Anliegen auf, und zwar hun- dertprozentig, mit dem kleinen Unterschied, dass es etwas besser formuliert ist als in der Motion des National rates. Dieser Umstand hat uns dazu geführt, Ihnen einstimmig zu be- antragen, diese Motion als Postulat beider Räte zu überwei- sen, in der Überzeugung, dass natürlich diese Revision fortge- führt und dass in der Vorlage dieser Artikel übernommen wird. Ich wäre Herrn Bundesrat Ogi sehr dankbar, wenn er zuhan- den der Materialien - oder zuhanden der Geschichte, wie er sich auszudrücken pflegt - noch eine entsprechende Erklä- rung abgeben würde. Ogi Adolf, Bundesrat: Ich kann zuhanden der Materialien das, was Herr Zimmerli soeben gesagt hat, voll unterstützen. Im üb- rigen hat der Bundesrat immer die Umwandlung der Motion in ein Postulat beantragt, dies aus den Gründen, die Herr Zim- merli bereits erwähnt hat. Ich bitte Sie also, den Vorstoss als Postulat zu überweisen. Daniöth Hans (C, UR): Ich bestreite den Antrag auf Umwand- lung in ein Postulat beider Räte selbstverständlich nicht; ich möchte nur zur Bekräftigung dieses Versprechens darauf hin- weisen, dass wir es hier mit einem Relikt aus der Zeit des Kampfes um das neue Gewässerschutzgesetz zu tun haben. Damals beklagten ja die 700 Kleinkraftwerkbesitzer, dass sie mit den relativ starren Regeln und hohen Restwassermengen keine adäquaten Lösungen mehr finden könnten. Wenn jetzt über die Entlastung beim Wasserzins eine wirtschaftliche Lö- sung gesucht wird, tragen wir einem Anliegen Rechnung, das damals auch im Abstimmungskampf unbestritten blieb. Ich hoffe, dass die Umwandlung in ein Postulat nicht dazu führt, dass der Vorstoss in eine noch tiefere Schublade gerät, sondern dass er tatsächlich in die Revision des Bundesgeset- zes über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte einfließt. Überwiesen als Postulat - Transmis comme postulat #ST# 93.3401 Interpellation Bloetzer Erweiterung des schweizerischen Hauptstrassennetzes Extension du réseau des routes principales Wortlaut der Interpellation vom 21. September 1993 Seit längerer Zeit wird die Erweiterung des schweizerischen Hauptstrassennetzes geprüft. Die sachlichen und rechtlichen Voraussetzungen für eine solche Massnahme sind ohne Zwei- fel gegeben. Es ist unbestritten, dass im Berggebiet grosse und dringende Investitionen anstehen, um die notwendige Sicherheit der Strassen zu gewährleisten; insbesondere leiden in den Ge- birgskantonen die Bevölkerung und die Gäste ganzer Tal- schaften und bedeutender Fremdenverkehrsorte unter völlig ungenügender Sicherheit der Zufahrtsstrassen. Die Kantone alleine sind nicht in der Lage, diese Investitionen zu tätigen. Es ist dies vielmehr eine Aufgabe, die vom Bund und von den Kantonen gemeinsam erfüllt werden muss.

9. März 1994 197 Verkehrspolitik. Interpellationen Der Bundesrat hat denn auch eine Erweiterung des Haupt- strassennetzes verschiedentlich in Aussicht gestellt Mit dem positiven Ausgang der Volksabstimmung vom 7. März 1993 stehen nun auch die Mittel zur Verfügung, um gemäss Arti- kel 12 des Treibstoffzollgesetzes neue Strassen in das Haupt- strassennetz aufzunehmen. Der Bundesrat wird deshalb ersucht, Auskunft zu erteilen, ob er bereit ist, 1. den Beschluss über die Erweiterung des Hauptstrassennet- zes ohne Verzug zu fassen; und 2. die Zufahrtsstrassen zu den bedeutenden Fremdenver- kehrsorten und zu den grossen Talschaften im Berggebiet in das Hauptstrassennetz aufzunehmen. Texte de l'interpellation du 21 septembre 1993 L'extension de notre réseau de routes principales est à l'étude depuis un certain temps. Les conditions matérielles et juridi- ques permettant de procéder à une pareille réalisation sont manifestement réunies. Nul ne conteste qu'il est indispensable de procéder d'urgence à de grands investissements dans les régions de montagne afin de garantir la sécurité des routes; dans les cantons de montagne tout

particulièrement, la population et les visiteurs de vallées entières et de stations touristiques importantes souffrent de l'insuffisance des mesures de sécurité prises sur les routes qui y conduisent. Les cantons ne sont pas en mesure d'effectuer seuls les investissements nécessaires. Il s'agit en réalité d'une tâche qui incombe à la Confédération et aux cantons. Le Conseil fédéral a d'ailleurs annoncé à différentes occasions qu'une extension du réseau des routes principales était envisagée. L'issue positive de la votation populaire du 7 mars 1993 nous donne aussi les moyens d'intégrer de nouvelles routes dans le réseau des routes principales, en vertu de l'article 12 de la loi fédérale concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants. Aussi le Conseil fédéral est-il invité à dire s'il est prêt: 1. à arrêter sans retard des prescriptions permettant l'extension du réseau des routes principales, et 2. à intégrer dans le réseau des routes principales les routes desservant les grandes stations touristiques et les grandes vallées des régions de montagne.

Mitunterzeichner - Cosignataires: Beerli, Bisig, Büttiker, Cavelly, Collier, Daniolh, Delalay, Flückiger, Gadienl, Huber, Lien Andreas, Kuchler, Lorelan, Martin Jacques, Meier Josi, Rhyner, Rolh, Salvioni, Schallberger, Schiesser, Schmid Carlo, Ziegler Oswald, Zimmerli (23) #ST# 93.3523 Interpellation Bloetzer Regionalpolitische Wirksamkeit der Verkehrspolitik des Bundes Retombées régionales de la politique fédérale des transports Wortlaut der Interpellation vom 8. Oktober 1993 Die Schweiz befindet sich in einer Zeit der Neudefinierung und Öffnung ihrer Verkehrspolitik. Die dynamische und zukunftsgerichtete Politik des Bundes verdient insgesamt Unterstützung. Die Schweiz braucht eine grosszügige Verkehrsinfrastruktur, will sie ihre Konkurrenzfähigkeit bewahren. Was für die gesamte Schweiz in bezug auf ihr Umfeld Gültigkeit hat, gilt aber ebenso sehr für die Randgebiete, welche Gegenstand unserer Regionalpolitik sind. Die Konzentration auf die Schwerpunkte und die Ausrichtung auf die Anforderungen des Marktes mögen aus sektorieller Sicht richtig sein, wir laufen aber dabei Gefahr, die Bedürfnisse der Randgebiete zu vernachlässigen. Der Bundesrat wird deshalb um die Beantwortung folgender Frage ersucht: Ist der Bundesrat bereit, die regionalpolitische Wirksamkeit der Verkehrspolitik des Bundes zu evaluieren, gegebenenfalls die sich daraus ergebenden Massnahmen zu ergreifen und dem Parlament hierüber Bericht zu erstatten? Texte de l'interpellation du 8 octobre 1993 La Suisse est en train de passer par une période de redéfinition de sa politique des transports, où celle-ci se caractérise par une plus grande ouverture. La politique dynamique, et tournée vers l'avenir, du Conseil fédéral mérite, dans l'ensemble, d'être soutenue. La Suisse a besoin d'une infrastructure ambitieuse en matière de transports, si elle veut préserver sa compétitivité. Ce qui vaut pour l'ensemble de la Suisse dans ses rapports avec l'extérieur, vaut tout autant pour les régions périphériques, qui font l'objet de sa politique régionale. La concentration des efforts sur les aspects essentiels et l'orientation en fonction des besoins du marché sont peut-être justes d'un point de vue sectoriel, mais nous courons le risque de négliger les besoins des régions périphériques. C'est pourquoi le Conseil fédéral est prié de répondre à la question suivante : Est-il prêt à évaluer l'efficacité de la politique fédérale en matière de transports du point de vue de ses incidences sur les régions, et, le cas échéant, à prendre les mesures qui paraîtraient opportunes, en faisant rapport au Parlement à ce sujet? Mitunterzeichner - Cosignataires: Cavelly, Collier, Daniolh, Delalay, Flückiger, Huber, Loretan, Meier Josi, Onken, Rhyner, Salvioni, Schiesser, Schmid Carlo, Ziegler Oswald (14) #ST# 93.3162 Interpellation Loretan Treibstoffzollgelder für den Agglomerationsverkehr Fonds provenant des taxes sur les carburants pour le trafic urbain Wortlaut der Interpellation vom 18. März 1993 Trotz grossen finanziellen Anstrengungen sind den Bemühungen der Städte, den

Agglomerationsverkehr zu meistern, enge Grenzen gesetzt So wenden Städte und Gemeinden pro Jahr eine halbe Milliarde Franken für den öffentlichen Agglomerationsverkehr auf. Dazu kommen rund 1,3 Milliarden Franken pro Jahr, welche Städte und Gemeinden aus Steuermitteln für den Strassenunterhalt ausgeben. Zudem besteht die Gefahr, dass die vom Bundesrat mit der Lärmschutzverordnung und der Luftreinhalte-Verordnung gesteckten Ziele nicht erreicht werden, müssen doch auch hier auf lokaler Ebene in hohem Masse Steuergelder eingesetzt werden; so kostet zum Beispiel in der Stadt Bern die Lärmschuldsanierung rund 80 Millionen Franken. Der verursachergerechte Einsatz von Treibstoffzollgeldern drängt sich deshalb sowohl im Interesse der Bewohner wie auch der Strassenbenützer auf. Insbesondere ist die verursachergerechte Finanzierung von Lärmschutz- und Luftreinhalte-Massnahmen sicherzustellen. Dazu gehört auch die Anpassung der sogenannten Bahnhofparkplatz-Verordnung, die zwar eine Mitfinanzierung aus Treibstoffzöllen von Park-and-Ride-Anlagen bei Stationen von Eisenbahnen und Postautos, nicht aber bei Haltestellen von städtischen und gemeindeeigenen Verkehrsbetrieben erlaubt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Bloetzer Erweiterung des schweizerischen Hauptstrassennetzes Interpellation Bloetzer Extension du réseau des routes principales In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1994 Année Anno Band I Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaverile Rat Ständerat Conseil Conseil des Etats Consiglio Consiglio degli Stati Sitzung 08 Séance Seduta Geschäftsnummer 93.3401 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 09.03.1994 - 15:00 Date Data Seite 196-197 Page Pagina Ref. No 20 024 025 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.