

– la procédure de consultation relève pour l'essentiel des autorités fédérales, les objectifs des législations cantonales devant être dûment pris en considération dans cette procédure, – le droit d'exproprier soit octroyé en même temps que l'autorisation générale ou l'autorisation de prendre des mesures préparatoires.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Allenspach, Aubry, Auer, Basler, Bircher Peter, Bonny, Burckhardt, Caccia, Cavadini, Cincera, Cotti, Couchepin, Coutau, Dietrich, Dreher, Eggly, Eppenberger Susi, Etique, Fäh, Feigenwinter, Fischer-Hägglingen, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Früh, Giger, Graf, Gros, Hari, Hess Otto, Hess Peter, Hösli, Houmard, Jeanneret, Jung, Keller, Kohler, Kühne, Leuba, Loeb, Loretan, Mauch Rolf, Müller-Meilen, Müller-Williberg, Neuenschwander, Philippina, Portmann, Reich, Reimann Maximilian, Revaclier, Rutishauser, Rüttimann, Rychen, Sager, Savary-Vaud, Schmidhalter, Schnider, Schüle, Schwab, Spälti, Spoerry, Stucky, Tschuppert, Weber-Schwyz, Wellauer, Widrig, Wyss William, Zölch, Zwingli (69)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Nach dem energiepolitischen Urnengang vom 23. September 1990 dürfen zwar nach Annahme der Moratoriums-Initiative in den nächsten zehn Jahren keine neuen Atomanlagen bewilligt und errichtet werden. Unabhängig davon muss aber das nukleare Entsorgungsproblem gelöst werden, nachdem die bestehenden Kernkraftwerke weiterhin in Betrieb sind und auch in Spitälern, Industriebetrieben und Forschungsanstalten radioaktive Abfälle entstehen, die beseitigt werden müssen.

Die Bereitstellung von Lagern zur Beseitigung radioaktiver Abfälle ist in der Schweiz bisher weniger auf technische als auf verfahrensmässige Hindernisse gestossen. Zur Bewilligung einer Probebohrung in Siblingen (SH) waren nicht weniger als acht Jahre erforderlich. Mit der geltenden Gesetzgebung wird es kaum möglich sein, in der Schweiz innert nützlicher Frist die notwendigen Anlagen zu errichten.

Seitens des Bundesrates ist geplant, die Totalrevision des Kernenergierechts erst in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts vorzunehmen. Nachdem ein zehnjähriges Moratorium hinsichtlich neuer Einrichtungen zur Erzeugung von Kernenergie angenommen worden ist, hätte eine sofortige Totalrevision des Kernenergiegesetzes als Zwängerei aufgefasst werden können, weshalb diese Terminierung gerechtfertigt erscheint. Anders verhält es sich dagegen mit der Lösung der Entsorgungsfrage, die ebenfalls im Kernenergierecht (Atomgesetz und Bundesbeschluss zum Atomgesetz) geregelt ist. Hier sollten die notwendigen Anpassungen nicht weiter hinausgeschoben werden, um die fristgerechte Lösung des Entsorgungsproblems auch in verfahrensrechtlicher Hinsicht sicherzustellen.

Besondere Probleme hat nach geltendem Recht die Doppelspurigkeit des Verfahrens geboten, indem sowohl ein bundesrechtliches als auch ein kantonalrechtliches Verfahren abgewickelt werden musste. Bereits 1973 haben die Kantone Aargau, Basel-Stadt und Basel-Landschaft in Standesinitiativen die Verfahrenskonzentration für Kernenergieanlagen beim Bund gefordert. Deren Notwendigkeit hat sich seither vielfach bestätigt. In rechtlicher Hinsicht steht der Statuierung einer ausschliesslichen Bundeskompetenz nichts entgegen, was auch vom Bundesgericht (BGE 111 Ib 102) ausdrücklich bestätigt wird. Immerhin wäre dafür Sorge zu tragen, dass die bisher im kantonalen Verfahren beurteilten Aspekte wie Raumplanung, Natur- und Heimatschutz, Gewässerschutz im bundesrechtlichen Verfahren angemessen und notfalls unter Interessenabwägung berücksichtigt würden.

Um diese Entsorgungsanlagen, für welche ein gesamtschweizerisches Interesse besteht, an technisch optimalen Standorten errichten zu können, ist ein Enteignungsrecht notwendig, weil nicht zum vornherein davon ausgegangen werden kann, dass die entsprechenden Rechte freihändig erworben werden können. Eine erst nachträgliche Erteilung des Enteignungsrechtes, wie sie in Artikel 10 Absatz 4 BB zum AtG vorgesehen ist, genügt vor allem in zeitlicher Hinsicht nicht, weil für das Enteignungsrecht wieder ein zusätzliches Verfahren durchge-

führt werden müsste, welches vorgängige Einigungsverhandlungen mit allen Grundeigentümern voraussetzen würde. Eine gleichzeitige Erteilung des Enteignungsrechtes mit der Bundesbewilligung drängt sich deshalb auf.

Seitens des Bundesrates wird viel Gewicht auf die Schaffung des sogenannten «Energiefriedens» gelegt. Dazu gehört neben den vom Bundesrat und den Regierungsparteien vorgeschlagenen energiepolitischen Massnahmen ohne Zweifel auch die einvernehmliche Lösung der nuklearen Entsorgungsfrage. Dies entspricht auch einem vorrangigen umweltpolitischen Anliegen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

vom 1. Mai 1991

Déclaration écrite du Conseil fédéral

du 1er mai 1991

Der Bundesrat beantragt, die Motion entgegenzunehmen.

Präsident: Die Motion wird von Frau Hafner Ursula bekämpft. Die Diskussion wird verschoben.

Verschoben – Renvoyé

91.3026

Motion Nebiker

Rheinschiffahrt.

Weiterführung der Tarifmassnahmen

Navigation sur le Rhin.

Reconduction des mesures tarifaires

Wortlaut der Motion vom 24. Januar 1991

Der Bundesrat wird ersucht, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen,

– dass die per 31. Dezember 1992 auslaufenden Tarifierleichterungen zugunsten des Bahnverkehrs mit den Rheinhäfen beider Basel unbefristet weitergeführt werden können;

– um weitere Massnahmen zu ermöglichen, die die Wettbewerbsfähigkeit der Schiffahrt, insbesondere in Kombination mit dem Bahnverkehr, zu verbessern.

Texte de la motion du 24 janvier 1991

Le Conseil fédéral est chargé de créer les bases légales nécessaires

– afin que les réductions tarifaires dont bénéficie le trafic ferroviaire avec les ports rhénans des deux Bâle, réductions qui arriveront à échéance le 31 décembre 1992, puissent être reconduites de manière illimitée.

– afin que de nouvelles mesures puissent être prises en vue d'améliorer la compétitivité de la navigation, notamment en combinaison avec le trafic ferroviaire.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Auer, Burckhardt, Hubacher, Meyer Theo, Wyss Paul (5)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

1. Es ist unbestritten, dass der Schiffrtransport von den Standpunkten des Energiebedarfs und der Umweltbelastung aus die günstigste Transportart für Güter darstellt. In Zukunft wird dies von noch grösserer Bedeutung sein. Es liegt zudem im Interesse einer sicheren Landesversorgung, dass eine leistungsfähige Rheinschiffahrt erhalten werden kann.

2. Die Rheinschiffahrt kann ihre Aufgaben nur erfüllen, wenn ihre Wettbewerbsbedingungen verbessert werden. Dazu gehören mindestens die Tarifierleichterungen für den Zu- und Abtransport per Bahn. Es dürften aber weitere Massnahmen notwendig sein, damit die Schiffahrt nicht tariflich benachteiligt ist.

3. Mit der Entwicklung des Containerverkehrs gewinnen die Tarifbedingungen zusätzliche Bedeutung. Es geht darum, dass auch hier die Schifffahrt echte Wettbewerbschancen hat.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 17. April 1991
Rapport écrit du Conseil fédéral du 17 avril 1991

Die 1986 von den eidgenössischen Räten beschlossene Finanzierung von Tarifierleichterungen bezweckt eine Verbesserung der Luftqualität. Ueber die Förderung des öffentlichen Verkehrs im allgemeinen und der Verlagerung des Güterverkehrs ab den Basler Rheinhäfen auf die Bahn im besondern soll dieses umweltpolitische Ziel erreicht werden. Hingegen bestand nie die Absicht, mit dem Bundesbeschluss die Wettbewerbsfähigkeit der Rheinschifffahrt zu fördern oder allenfalls Strukturprobleme zu lösen.

Wie der Bundesrat in seiner Botschaft zu den Tarifierleichterungen festgehalten hat, «... müsste nach Ablauf von fünf Jahren für die Massnahmen, die sich bewährt haben, eine definitive Regelung gefunden werden. Die ändern wären zu modifizieren oder schrittweise rückgängig zu machen.» Er erachtet dieses Vorgehen weiterhin für sinnvoll. Derzeit prüft das Bundesamt für Verkehr (Bav) die Auswirkungen der Massnahmen nach ökologischen, verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten und untersucht insbesondere die Veränderungen des Modal split. Ein wichtiges Ziel dabei ist die Entlastung des Strassenverkehrs vom Massenguttransport. Der Bundesrat ist heute noch nicht in der Lage, für die weiterführenden Massnahmen Antrag zu stellen. Er wird jedoch zu gegebener Zeit seine Absichten in dieser Sache bekanntgeben.

Was das weitere Anliegen des Motionärs betrifft, nämlich die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt, sei daran erinnert, dass das Parlament in den letzten Jahren zwei entsprechende Massnahmen gebilligt hat. So gewährt der Bund seit 1990 zinslose Vorschüsse an die vom Gewerbe gewünschte und weitgehend finanzierte internationale Abwrackaktion zum Abbau von Ueberkapazitäten auf dem Rhein. Die Kosten für den Bund belaufen sich auf rund 1,5 Millionen Franken. Des weitern hat der Bundesrat im Juni 1988 die Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs auf die Rheinschifffahrt ausgedehnt. Dies erlaubt, dass für Container-Umschlagsanlagen im Rhein-/Bahnverkehr Beiträge ausgerichtet werden können.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

91.3115

Motion Seiler Hanspeter
Leistungen der Seilbahnen
für den öffentlichen Verkehr
Téléphériques et prestations
de service public

Wortlaut der Motion vom 22. März 1991

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Bestimmungen so zu ändern, dass die finanziellen Förderungsmassnahmen gemäss Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 auf Luftseilbahnen angewendet werden können, soweit diese regelmässige Aufgaben des öffentlichen Verkehrs erfüllen.

Texte de la motion du 22 mars 1991

Le Conseil fédéral est chargé de préparer une modification des dispositions légales, visant à rendre applicables aux téléphériques qui fournissent régulièrement des prestations de service public les mesures financières d'encouragement financier prévues dans la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Basler, Bezzola, Blatter, Bonny, Bühler, Bürgi, Columberg, Daepf, Dietrich, Eggenberg-Thun, Hari, Hildbrand, Hösli, Kühne, Luder, Neuenchwander, Rychen, Schmidhalter, Schnider, Schwab, Steinegger, Widrig, Wyss William, Zölch, Züger, Zwingli (26)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Viele Luftseilbahnen erfüllen neben saisonalen touristischen Aufgaben auch solche des öffentlichen Verkehrs, indem sie während des ganzen Jahres regelmässig Personen und Güter zwischen ständig besiedelten Ortschaften befördern. Die finanziellen Förderungsmassnahmen aufgrund öffentlicher Verkehrsleistung gelten nur für Normal- und Schmalspurbahnen, Standseilbahnen, Schifffahrtsunternehmungen und Auto- bus- und Trolleybuslinien. Die Luftseilbahnen sind gemäss Stellungnahme des Bundesrates vom 9. Dezember 1985 (Antwort auf Einfache Anfrage von Ständerat Lauber) nur aufgrund technischer Kriterien von diesen finanziellen Förderungsmassnahmen ausgeschlossen.

Zusätzlich zu den gegebenen Standortnachteilen erwächst der Bevölkerung in diesen abgelegenen Gebieten und Ortschaften mit dieser Regelung ein weiterer Nachteil. Besonders gravierend wirkt sich dieser Nachteil dort aus, wo eine Luftseilbahn die einzige Verkehrsverbindung für die ortsansässige Bevölkerung darstellt, also auch keine strassenmässige Erschliessung besteht.

Eine Gleichstellung aller Transportunternehmungen, die eine öffentliche Verkehrsleistung erbringen, ist gerechtfertigt. Der Bundesrat war gemäss der erwähnten Antwort auf die Einfache Anfrage der Auffassung, dass alle Unternehmungen, die unter gleichen Voraussetzungen Aufgaben im öffentlichen Verkehr erfüllen, nach vergleichbaren Massstäben behandelt werden sollen. Er dürfte diese Haltung im Blick auf die zunehmende Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in unserer Zeit kaum geändert haben. Der Einbezug der Seilbahnen im Rahmen des Anteils, den sie für öffentlichen Verkehr erbringen, in die Kategorie der erwähnten Transportunternehmungen darf nicht an technischen Kriterien scheitern.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 15. Mai 1991

Rapport écrit du Conseil fédéral du 15 mai 1991

Der Bundesrat kennt die geschilderte Problematik. Ihr wird heute teilweise durch das Instrument der Tarifannäherung Rechnung getragen. Gerade die Tarifannäherung hat aber im Laufe der Zeit zu unbefriedigenden Resultaten geführt, die man bei der damaligen Einführung nicht beabsichtigt hat. Im Rahmen der Revision zum Eisenbahngesetz (EBG) strebt der Bundesrat eine Neuregelung der heutigen Situation an.

Aufgrund der unterschiedlichen Erfahrungen mit der Tarifannäherung und der Absicht, die Finanzierungsbestimmungen des Eisenbahnrechtes zu straffen, soll mit Inkrafttreten des revidierten EBG auch die Tarifannäherung grundsätzlich neu angegangen werden: Es ist vorgesehen, die Tarifannäherung ins EBG einfließen zu lassen, was auf die Luftseilbahnen gewisse Auswirkungen hätte.

Um keine neuen Benachteiligungen zu schaffen, muss der Geltungsbereich des EBG in diesem Fall neu umschrieben werden. Dabei wird der allgemeine Verkehr von Luftseilbahnen dann, aber nur dann, dem EBG (Abgeltung) unterstellt. Beiträge können jedoch nur dort erwartet werden, wo kein anderes öffentliches Verkehrsmittel die Erschliessung bereits sicherstellt.

Der Bundesrat verweist im übrigen auf das Vernehmlassungsverfahren zur Aenderung des EBG und des Tarifannäherungsbeschlusses.

Motion Nebiker Rheinschiffahrt. Weiterführung der Tarifmassnahmen

Motion Nebiker Navigation sur le Rhin. Reconduction des mesures tarifaires

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
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	91.3026
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.06.1991 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1338-1339
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 051

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.