

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.

93.3207

### **Motion des Nationalrates (Bürgi)**

#### **Erlass der Wasserzinsen für Kleinkraftwerke**

### **Motion du Conseil national (Bürgi)**

#### **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 1er 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 überwiegt 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 befreundet 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 Nutzbarmachung der Wasserkräfte aufgenommen werde, und das ist auch so. Der neue Artikel 66 der Vorlage, die in die Vernehmlassung gegangen ist, nimmt das Anliegen auf, und zwar hundertprozentig, mit dem kleinen Unterschied, dass es etwas besser formuliert ist als in der Motion des Nationalrates.

Dieser Umstand hat uns dazu geführt, Ihnen einstimmig zu beantragen, diese Motion als Postulat beider Räte zu überweisen, in der Überzeugung, dass natürlich diese Revision fortgeführt und dass in der Vorlage dieser Artikel übernommen wird. Ich wäre Herrn Bundesrat Ogi sehr dankbar, wenn er zuhänden der Materialien – oder zuhänden der Geschichte, wie er sich auszudrücken pflegt – noch eine entsprechende Erklärung abgeben würde.

**Ogi Adolf, Bundesrat:** Ich kann zuhänden der Materialien das, was Herr Zimmerli soeben gesagt hat, voll unterstützen. Im übrigen hat der Bundesrat immer die Umwandlung der Motion in ein Postulat beantragt, dies aus den Gründen, die Herr Zimmerli bereits erwähnt hat.

Ich bitte Sie also, den Vorstoss als Postulat zu überweisen.

**Danioth Hans (C, UR):** Ich bestreite den Antrag auf Umwandlung in ein Postulat beider Räte selbstverständlich nicht; ich möchte nur zur Bekräftigung dieses Versprechens darauf hinweisen, 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 Lösung 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 Bundesgesetzes über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte einfließt.

*Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat*

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 Zweifel gegeben.

Es ist unbestritten, dass im Berggebiet grosse und dringende Investitionen anstehen, um die notwendige Sicherheit der Strassen zu gewährleisten; insbesondere leiden in den Gebirgskantonen 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.

Der Bundesrat hat denn auch eine Erweiterung des Hauptstrassennetzes verschiedentlich in Aussicht gestellt. Mit dem positiven Ausgang der Volksabstimmung vom 7. März 1993 stehen nun auch die Mittel zur Verfügung, um gemäss Artikel 12 des Treibstoffzollgesetzes neue Strassen in das Hauptstrassennetz aufzunehmen.

Der Bundesrat wird deshalb ersucht, Auskunft zu erteilen, ob er bereit ist,

1. den Beschluss über die Erweiterung des Hauptstrassennetzes ohne Verzug zu fassen; und
2. die Zufahrtsstrassen zu den bedeutenden Fremdenverkehrsarten 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 juridiques 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, Cavetty, Cottier, Danioth, Delalay, Flückiger, Gadiant, Huber, Iten Andreas, Kuchler, Loretan, Martin Jacques, Meier Josi, Rhyner, Roth, Salvioni, Schallberger, Schiesser, Schmid Carlo, Ziegler Oswald, Zimmerli (23)

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 Bundesrates 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 ebensowohl 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 lau-

fen 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 notre 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:* Cavetty, Cottier, Danioth, Delalay, Flückiger, Huber, Loretan, Meier Josi, Onken, Rhyner, Salvioni, Schiesser, Schmid Carlo, Ziegler Oswald (14)

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 Lärmschutzsanierung 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 stadt- und gemeindeeigenen Verkehrsbetrieben erlaubt.

## **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.