

94.3543

Motion Neuenschwander
Konzepte für die Realisierung
von Kernkraftwerken
Construction de centrales nucléaires.
Plans et scénarios

Wortlaut der Motion vom 15. Dezember 1994

Das Basler Institut Prognos hat errechnet, dass der Schweiz ab 2010 ohne politische Massnahmen ein Strommanko droht. Soll die Versorgungssicherheit auch längerfristig gewährleistet werden, kann nicht von der Realisierung weiterer Kernkraftwerke abgesehen werden. Die politische Diskussion muss deshalb vor Auslaufen des Moratoriums aufgenommen werden, und es müssen entsprechende Massnahmen in die Wege geleitet werden. Der Bundesrat wird aufgefordert, entsprechende Szenarien und Konzepte für die Realisierung von neuen oder für die Nachrüstung von bisherigen Kernkraftwerken auszuarbeiten.

Texte de la motion du 15 décembre 1994

L'Institut Prognos, à Bâle, a calculé que la Suisse est menacée de subir une pénurie d'électricité en 2010 si aucune mesure politique n'est prise. Si l'on veut assurer l'approvisionnement à long terme de la Suisse en courant électrique, on est donc obligé de construire de nouvelles centrales nucléaires. Il faut donc reprendre la réflexion avant l'expiration de l'actuel moratoire et entreprendre les mesures nécessaires. Le Conseil fédéral est chargé d'élaborer des plans et scénarios appropriés en vue de la réalisation de nouvelles centrales nucléaires ou de la modernisation de centrales actuelles.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Allenspach, Aregger, Baumberger, Bezzola, Binder, Bircher Peter, Blocher, Bonny, Borer Roland, Bortoluzzi, Bühler Gerold, Bürgi, Cincera, Dettling, Dreher, Engler, Fehr, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Frey Walter, Fritschi Oscar, Früh, Giezendanner, Giger, Gysin, Hari, Hegetschweiler, Hess Otto, Hildbrand, Jenni Peter, Keller Anton, Keller Rudolf, Kern, Kühne, Mauch Rolf, Maurer, Miesch, Moser, Mühlemann, Müller, Oehler, Raggenbass, Reimann Maximilian, Rohrbasser, Rutishauser, Rychen, Scherrer Jürg, Schmid Samuel, Schmidhalter, Scherrer Werner, Schenk, Seiler Hanspeter, Stamm Luzi, Steinemann, Steiner Rudolf, Stucky, Tschuppert Karl, Vetterli, Weyeneth, Wittenwiler, Wyss William (61)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 22. Februar 1995

Rapport écrit du Conseil fédéral

du 22 février 1995

Der Bundesrat teilt die Auffassung, dass in den nächsten Jahren die politische Diskussion über die künftige Elektrizitätsversorgung intensiviert werden muss. Diese Gelegenheit ergibt sich mit den Vorlagen über das Energiegesetz, die CO₂-Abgabe, die «energiepolitischen» Volksinitiativen (Volksinitiative für einen Solar-Rappen, Energie-Umwelt-Initiative) und die Totalrevision des Atomgesetzes.

Zurzeit werden im Bundesamt für Energiewirtschaft (BEW) und auch seitens der Elektrizitätswirtschaft Untersuchungen über Elektrizitätsperspektiven durchgeführt. Die Arbeiten im BEW sind in wesentlichen Teilen eine Weiterführung der Untersuchungen der Eidgenössischen Kommission für die Gesamtenergiekonzeption (1978), der Eidgenössischen Energiekommission (1981) und der Expertengruppe Energieszenarien (1988). Verwendet werden aktualisierte Daten, verbesserte

Modelle und revidierte Annahmen über die Faktoren, welche die Energienachfrage bestimmen. Erste Resultate (vorläufig noch ohne detaillierte Perspektiven des Elektrizitätsangebotes und ohne allfällig notwendige Rückkoppelungen der Ergebnisse auf die unterstellte wirtschaftliche Rahmenentwicklung sowie ohne weitere Abstimmungen mit den Verkehrsperspektiven) liegen vor, und zwar für die Szenarien «Beschlossene Massnahmen» und «Beabsichtigte Massnahmen», inklusive Energiegesetz und CO₂-Abgabe. Bei einer gedeihlichen Wirtschaftsentwicklung und mit der Realisierung der beabsichtigten Massnahmen dürfte die Elektrizitätsnachfrage im nächsten Jahrhundert weiterhin zunehmen, wenn auch mit deutlich geringeren Zuwachsraten.

Das Ziel des Aktionsprogramms «Energie 2000» im Bereich der Elektrizitätsnachfrage (Verringerung der Verbrauchszunahme in den neunziger Jahren, Stabilisierung nach 2000) ist somit nur mit verstärkten Anstrengungen erreichbar. Varianten einer weiter gehenden Politik werden zurzeit noch vertieft untersucht. Ebenso sind Untersuchungen über die Perspektiven des Elektrizitätsangebotes, dessen Kosten und die Folgen für die Versorgungssicherheit und die Umwelt im Gange. Mit diesen Arbeiten werden aktualisierte Grundlagen für politische Entscheide vorliegen.

Nach Auffassung des Bundesrates sind sämtliche Möglichkeiten auf der Angebots- und Nachfrageseite zu prüfen: sparsamere und effizientere Nutzung der Elektrizität, neue erneuerbare Energien, Wasserkraft, Kernenergie, fossile Energien sowie Elektrizitätsimporte. Allerdings gibt es bei allen diesen Optionen unterschiedliche Probleme der Akzeptanz, der Wirtschaftlichkeit und der Umweltbelastung.

Zu verschiedenen Fragen, die sich bei der Beurteilung der Perspektiven der Elektrizitätsversorgung stellen, hat der Bundesrat bei der Beantwortung der Interpellationen Spoerry und Cavadini Jean (94.3419 Interpellation Spoerry und 94.3427 Interpellation Cavadini Jean, beide vom 6. Oktober 1994, «Künftige Elektrizitätsversorgung der Schweiz») Stellung genommen.

Nach den bisherigen Erfahrungen sind Szenarien und Konzepte notwendige Grundlagen für die Meinungsbildung. Die Erstellung von neuen Kernkraftwerken oder die Nachrüstung von bisherigen sind aber letztlich von politischen Entscheiden abhängig, die insbesondere auch im Zusammenhang mit der Totalrevision des Atomgesetzes zu treffen sind.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Le président: M^{me} Bär, M. Weder Hansjürg et M^{me} Bäumlín combattent cette intervention. La discussion est renvoyée.

Verschoben – Renvoyé

94.3514

Motion Vollmer
Ermöglichung
von Road Pricing in Städten
Introduction de systèmes
de péages dans les villes

Wortlaut der Motion vom 7. Dezember 1994

Im Rahmen des Nationalen Forschungsprogrammes «Stadt und Verkehr» ist verschiedentlich die Frage des Road Pricings für die Schweiz untersucht worden. Im Zusammenhang mit Finanzierungslücken bei grösseren Bauvorhaben, aber auch generell zur Durchsetzung von verkehrspolitischen Zielsetzungen könnte dem städtischen Road Pricing in Zukunft eine

grosse Bedeutung zukommen. In Norwegen werden damit bereits ermutigende Erfahrungen gemacht. Konkret könnte in der Stadt Bern anhand einer verkehrspolitischen Planung Road Pricing als erstes Pilotprojekt evaluiert werden.

Der Bundesrat wird in diesem Zusammenhang aufgefordert:

1. die bundesrechtlichen Voraussetzungen für die Ermöglichung eines Road Pricing in Städten vorzubereiten;
2. abzuklären, wieweit die Einführung von Road-Pricing-Systemen zur Deckung von Finanzierungslücken wie zur Durchsetzung genereller verkehrspolitischer Zielsetzungen durch den Bund gefördert werden kann.

Texte de la motion du 7 décembre 1994

La question de l'introduction du péage en Suisse a été examinée sous différents aspects dans le cadre du programme national de recherche sur «La ville et les transports». Le péage urbain pourrait revêtir à l'avenir plus d'importance pour pallier les insuffisances financières en matière de grands projets de construction, mais aussi en général pour réaliser les objectifs de la politique des transports. La Norvège l'a déjà introduit avec succès. Aussi pourrait-on mettre sur pied à Berne un projet pilote de péage évalué dans le cadre d'une planification des transports.

Dans cet ordre d'idées, le Conseil fédéral est chargé:

1. de préparer le projet législatif nécessaire à l'introduction du péage dans les villes;
2. de préciser dans quelle mesure la Confédération peut favoriser l'introduction de systèmes de péage pour couvrir les insuffisances financières et atteindre certains objectifs généraux de politique des transports.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Baumann Stephanie, Brunner Christiane, Bundi, von Felten, Haering Binder, Hafner Ursula, Jöri, Leemann, Leuenberger Ernst, Marti Werner, Steiger Hans, Zbinden, Züger (13)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 6. März 1995

Rapport écrit du Conseil fédéral du 6 mars 1995

Allgemeines

Unter Road Pricing ist die Erhebung einer Abgabe für die Benützung einer Strasse zu verstehen. Die Abgabe wird entweder automatisch (mit Hilfe elektronischer Systeme) oder manuell (bei der Passage einer Zahlstelle) erhoben. Mit dem Road Pricing können die Infrastrukturkosten und allenfalls die externen Kosten (z. B. die Umweltkosten) des Strassenverkehrs möglichst verursachergerecht angelastet werden. Das gleiche Instrument kann zudem auch zur Erhebung einer (reinen) Lenkungsabgabe eingesetzt werden.

Bisherige Erfahrungen

Road-Pricing-Systeme sind bisher in einigen ausländischen Städten eingeführt worden. So in Singapur, Oslo, Trondheim. Geplant sind sie für Cambridge und Stockholm.

Mit diesen Systemen werden verschiedene Zwecke verfolgt: In Singapur werden für die Benützung wichtiger Strassen differenzierte Tarife erhoben, um die Spitzenbelastungen zu brechen. In Oslo wird der in die Stadt einführende Verkehr belastet, um mit den Erträgen den Ausbau des Hauptstrassennetzes zu finanzieren. In Trondheim dienen die Einnahmen dem Bau einer Umfahrungstrasse und der Deckung der Umweltkosten (z. B. Lärmschutz). In Cambridge sollen Stausituationen entschärft werden, indem mit zeitdifferenzierten Tarifen eine optimalere Auslastung der Infrastruktur erreicht werden soll.

Diesen Systemen gemeinsam ist eine verursachergerechte Verteuerung der Strassenbenützung. Durch die Verteuerung wird überdies der Knappheit der Verkehrsflächen Rechnung getragen. Eine solche Verteuerung ist grundsätzlich so lange gerechtfertigt, als der Strassenverkehr nicht alle von ihm verursachten Kosten deckt. Die vom Strassenverkehr verursachten Kosten sind gerade im städtischen Bereich besonders hoch.

Mit der Einführung solcher Systeme verfügen die Städte über mehr direkte Einnahmen aus dem Strassenverkehr. Mit dem Road Pricing wird der finanzielle und verkehrspolitische Handlungsspielraum der Städte ausgeweitet.

Bundesrechtliche Voraussetzungen

Gemäss Artikel 37 Absatz 2 erster Satz der Bundesverfassung ist die Benützung der Strassen grundsätzlich gebührenfrei (Grundsatz der Gebührenfreiheit). Die Gebührenfreiheit bezweckt, jede fiskalische Behinderung des freien Verkehrs auf den im Gemeingebrauch stehenden öffentlichen Strassen auszuschliessen. In besonderen Fällen kann die Bundesversammlung Ausnahmen von diesem Grundsatz zulassen. Sie hat eine solche Ausnahme bisher in einem Fall gewährt: Beim Strassentunnel am Grosse Sankt Bernhard darf eine streckenbezogene Tunnelgebühr erhoben werden.

Zudem gibt es generelle Ausnahmen von diesem Grundsatz, welche auf Verfassungsstufe statuiert sind. Zu nennen wären etwa die Nationalstrassenabgabe (Vignette), die pauschale Schwerverkehrsabgabe und die leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe.

Indessen bildet Ausnahmebestimmung der Bundesverfassung (Art. 37 Abs. 2 zweiter Satz BV) keine Verfassungsgrundlage für eine allgemeingültige Regelung zur Einführung von Road-Pricing-Systemen in den Städten. Zu prüfen wäre, ob die Bundesversammlung, gestützt auf Artikel 37 Absatz 2 der Bundesverfassung, einem Pilotprojekt zustimmen könnte. Ferner wird insbesondere im Rahmen der Totalrevision der Bundesverfassung geprüft, ob für die generelle Einführung von Road-Pricing-Systemen eine Grundlage geschaffen werden sollte.

Verkehrs-, raumordnungs- und finanzpolitische Erwägungen
Verschiedentlich beklagen in letzter Zeit vor allem die Städte, die Verkehrsprobleme in ihrem Einzugsgebiet nicht wirksam genug angehen zu können. Einerseits klaffe eine Lücke zwischen den Kosten, welche der Strassenverkehr den Städten verursache, und den Einnahmen, welche ihnen aus dem Strassenverkehr zur Verfügung ständen. Andererseits seien sie nicht berechtigt, entsprechende kostendeckende Gebühren zu erheben. Eine griffige städtische Verkehrspolitik bleibe im gegebenen Rahmen Stückwerk.

Aus raumordnerischer Sicht ist das Road Pricing ein geeignetes Instrument, das eine Lösung der Verkehrsprobleme in einer räumlich und sachlich umfassenden Optik erlaubt. Damit könnten einerseits die Folgekosten der Zersiedelung vermindert und andererseits eine umweltfreundliche und raumverträgliche Ordnung des (Agglomerations-)Verkehrs mit marktwirtschaftlichen Mitteln gefördert werden.

Aus verkehrspolitischer Sicht gehen Road-Pricing-Systeme grundsätzlich in die richtige Richtung, weil sie einen Beitrag zur Kostenwahrheit und zu einer optimierten Auslastung der städtischen Strassen leisten können. Je nach Ausgestaltung dieser Systeme ist die Lenkungswirkung zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsträger als positiver Nebeneffekt zu beurteilen. Das Road Pricing könnte zudem den Städten zusätzliche Einnahmen erschliessen, welche sie nach ihren Bedürfnissen einsetzen könnten. Heute stellt der Bund den Kantonen 12 Prozent der Treibstoffzölle zur Verfügung; diese Beiträge können auch für städtische Verkehrsanlagen verwendet werden.

Beim Road Pricing in einer Stadt könnten nur Fahrzeuge, die in der Schweiz immatrikuliert sind, mit elektronischen oder elektromagnetischen Systemen ausgerüstet werden. Bei auswärtigen Besucherinnen und Besuchern müssten die Abgaben manuell erhoben werden, was wohl den Verkehrsfluss stören würde. In der Schweiz wird nun die Einführung moderner Erhebungssysteme im Rahmen der geplanten leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und der Alpentransitabgabe getestet und – wenn möglich – mit den europäischen Nachbarn koordiniert.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

Motion Vollmer Ermöglichung von Road Pricing in Städten

Motion Vollmer Introduction de systèmes de péages dans les villes

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.3514
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.03.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	943-944
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 496

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.