

de l'agglomération elle-même ou de l'extérieur. Dans ce dernier cas, des transports d'agglomération performants encourageront les clients CFF à utiliser les parkings d'échange à l'extérieur des villes et à renoncer à utiliser leur propre voiture pour se rendre à la gare.

Mais, le développement de transports publics d'agglomération exige des moyens lourds et onéreux qui dépassent les possibilités financières des seules communes et cantons. C'est devenu une tâche nationale.

C'est la raison pour laquelle je demande au Conseil fédéral d'utiliser toutes les possibilités permises par la Constitution fédérale pour proposer sans délai un concept de soutien par la Confédération des projets de développement des transports publics d'agglomération, en se fondant notamment sur les articles 36bis, 36ter et 37 de notre constitution et en proposant à l'Assemblée fédérale les modifications légales indispensables.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 9. November 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 9 novembre 1988

Le terme «transport d'agglomération» n'est précisé nulle part dans la législation fédérale. Dans le langage courant, on entend par là le trafic dans les agglomérations urbaines, en premier lieu les déplacements pendulaires des travailleurs et des écoliers. Selon les circonstances, on leur ajoute un trafic d'agglomération d'acception plus ou moins étendue et même des déplacements internes aux localités.

D'après le recensement fédéral de la population 1980, les déplacements pendulaires de personnes actives, écoliers et étudiants dans les agglomérations s'effectuaient à raison de 32 pour cent exclusivement à pied ou à bicyclette, de 41 pour cent au moyen de la voiture individuelle ou du cyclomoteur et de 27 pour cent environ par les moyens de transport publics (bus, tram et train). Dans l'intérêt d'une réduction des charges polluantes de l'atmosphère, de la lutte contre le bruit ainsi que pour atteindre les objectifs de l'aménagement du territoire, il est important de promouvoir les transports publics dans les agglomérations urbaines. Ces derniers pouvant d'ailleurs servir de liens entre les transports publics des villes et ceux des régions.

Le Conseil fédéral est parfaitement conscient de l'importance des transports publics d'agglomération. Ceux-ci bénéficient en effet d'une part importante des moyens que la Confédération alloue chaque année au trafic régional. Ils comprennent en particulier l'indemnisation des CFF pour leurs prestations de service public en trafic régional ainsi que les indemnités, aides aux investissements et contributions au maintien de l'exploitation des chemins de fer privés et entreprises d'autobus; ont été tenus jusqu'ici à l'écart de ces aides les services de transport exclusivement locaux. Les contributions de la Confédération au secteur des agglomérations devraient se monter aujourd'hui à quelque 400 millions de francs.

Cependant, la promotion du transport dans les agglomérations n'est guère uniforme. Les aides financières et les indemnités dépendent dans leur principe et pour leur volume de la nature de l'entreprise: régie fédérale (CFF ou PTT) ou entreprise de transport concessionnaire (chemins de fer privés, services d'autobus). La délimitation entre les trafics régional, d'agglomération ou local n'est d'ailleurs pas toujours exempte de difficultés.

Avant de se prononcer sur la question s'il convient d'étendre encore l'aide fédérale, il faut tenir compte simultanément des exigences adressées à la Confédération en matière de trafic interrégional, de desserte des régions rurales, en particulier de montagne ou de la périphérie, ainsi que de trafic international entre autres pour les transports combinés. Par delà ces problèmes; c'est bien la répartition des tâches Confédération-cantons qui est concernée, principalement en matière de financement du trafic routier.

Les produits affectés des droits sur les carburants ne peuvent, au sens de l'article 36ter de la Constitution fédérale, être engagés en faveur des transports publics que si les mesures envisagées sont en rapport avec le trafic routier

(mise en sécurité des passages à niveau, construction de places de parc près des gares, autres mesures de séparation des courants de circulation).

Les bases constitutionnelles d'une politique coordonnée des transports, que le peuple et les cantons ont rejetées le 12 juin 1988, auraient créé des possibilités de redéfinir fondamentalement l'attribution des tâches et des moyens financiers dans les transports publics. Le Conseil fédéral est disposé à examiner quelles sont les possibilités existantes, en s'appuyant sur le droit constitutionnel en vigueur, pour mieux organiser le développement et la promotion des transports publics par la Confédération et les cantons. En cela, il ne peut s'agir d'une mesure isolée. Il est nécessaire de procéder à des études et de faire des réflexions qui englobent l'ensemble des interdépendances, ainsi que le Conseil fédéral l'expose dans sa prise de position relative à la motion Scheidegger sur la politique des transports dans les agglomérations. C'est la raison pour laquelle il ne peut pas s'engager sur un programme précis. Mais il partage les intérêts fondamentaux du motionnaire.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose de transformer la motion en postulat.

Präsident: Der Bundesrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Die Ueberweisung als Postulat wird durch Herrn Dreher bestritten. Damit ist Diskussion beschlossen.

Verschoben – Renvoyé

87.469

Motion Stamm

Auskunftspflicht der Verwaltung an die Parlamentsdienste

Obligation pour l'administration de renseigner les services du Parlement

Wortlaut der Motion vom 17. Juni 1988

Der Bundesrat wird eingeladen, sicherzustellen, dass die Auskunftspflicht der Departemente und Abteilungen an die Parlamentsdienste gemäss Artikel 4 Absatz 2 des Bundesbeschlusses über die Parlamentsdienste vom 9. März 1972 auch nach Einführung der Informatik, d. h. von Datenbanksystemen, in der Bundesverwaltung gewährleistet ist. Dabei ist vor allem dafür zu sorgen, dass die Parlamentsdienste über Zugriffsberechtigungen zu den Datenbanken Auskünfte im bisherigen Umfang erhalten.

Texte de la motion du 17 juin 1988

Le Conseil fédéral est prié de veiller que le devoir des départements et divisions d'informer les services du Parlement, conformément à l'article 4, alinéa 2, de l'arrêté du 9 mars 1972 sur les services du Parlement soit respecté également après l'introduction de l'informatique, autrement dit des banques électroniques de données, dans l'administration fédérale.

Il veillera en particulier à ce que les services du Parlement continuent à avoir accès aux renseignements contenus dans ces banques dans la même mesure qu'actuellement.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Blunschy, Columberg, Eisenring, Fischer-Sursee, Hess, Iten, Jung, Kühne, Landolt, Risi-Schwyz, Röthlin, Ruckstuhl, Rüttimann, Schmidhalter, Schnider-Luzern, Seiler, Ziegler (17)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Aus dem Geschäftsbericht des Dokumentationsdienstes der Bundesversammlung ist zu entnehmen, dass zurzeit der koordinierte, offene und gegenseitige Informationsfluss zwischen Bundesverwaltung und Parlamentsdiensten, d. h. Dokumentationsdienst der Bundesversammlung, nicht gewährleistet ist. Dies, obwohl sich der Dokumentationsdienst an das Allgemeine Bundes-Informationssystem ABIM angeschlossen hat. Die Gründe liegen darin, dass viele Ämter dem Dokumentationsdienst den Zugang zu ihren Datenbanken noch nicht oder nur beschränkt erteilt haben. Sie stützen sich dabei auf Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung über den Informatik-Dienst der Bundeskanzlei, obwohl eigentlich nach Art. 6 Abs. 2 die Bundesversammlung die Zugriffsberechtigung für Daten ordnet, die ihr ausschliesslich zustehen.

Es geht hier nicht um Fragen des Datenschutzes, sondern um eine grundsätzliche Regelung des politischen Verhältnisses zwischen Exekutive und Legislative. Der Zugang der Parlamentsdienste zu Informationen der Verwaltung muss gewährleistet sein, damit die Parlamentsdienste ihren gesetzlichen Auftrag im Interesse des Parlaments erfüllen können.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 7. September 1988**Rapport écrit du Conseil fédéral du 7 septembre 1988*

Der Bundesrat teilt das Anliegen der Motionärin, dass die Parlamentsdienste Zugang zu allen für die Erfüllung ihrer Aufgaben notwendigen Daten haben müssen. Gemäss Verordnung vom 25. Juni 1986 über den Informatik-Dienst der Bundeskanzlei ist die Verwaltung zur Weiterleitung dieser Daten an die Parlamentsdienste angehalten (Art. 6 Abs. 3). Selbstverständlich hat dies im Rahmen der bestehenden rechtlichen Grundlagen zu erfolgen (Weisungen vom 29. Oktober 1975 über Auskünfte, Akteneinsichtgewährung und Aktenherausgabe an die Mitglieder der eidgenössischen Räte, an die parlamentarischen Kommissionen und an die Parlamentsdienste; Datenschutzgesetzgebung). Diese Weisungen gelten auch für Abfragen aus Datenbanken. Falls sich Bundesstellen nicht an diese Weisungen halten sollten, steht den Parlamentsdiensten gemäss Verordnung vom 25. Juni 1986 über den Informatik-Dienst der Bundeskanzlei die Rekursmöglichkeit an den Bundesrat offen. Dieser entscheidet allfällige Differenzen.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates**Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion als erfüllt abzuschreiben.

Präsident: Der Bundesrat beantragt, festzustellen, dass das Anliegen bereits erfüllt ist. Sie sind damit einverstanden.

Abgeschrieben – Classé

88.758

Motion Wellauer**Treibstoffzollgesetz. Aenderung****Utilisation du produit des droits sur les carburants. Révision de la loi***Texte de la motion du 5 octobre 1988*

Le Conseil fédéral est chargé de proposer une modification de l'article 21 de la loi du 22 mars 1985 concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants, aux fins d'encourager le transport combiné et celui de véhicules à moteur accompagnés sur les bacs.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aliesch, Aregger, Biel, Blatter, Bonny, Bühler, Bürgi, Danuser, David, Diezrich, Dormann, Dünki, Eisenring, Fankhauser, Feigenwinter, Fischer-Häggingen, Früh, Giger, Hari, Hess Otto, Hess Peter, Hildbrand, Jaeger, Kühne, Loretan, Mauch Ursula, Mühlemann, Portmann, Rechsteiner, Reimann Maximilian, Rutishauser, Rüttimann, Schmid, Schnider, Seiler Hanspeter, Spälti, Weber-Schwyz, Wiederkehr, Zwingli (39)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

1. Aufgrund der Artikel 21 und 22 des Treibstoffzollgesetzes und der entsprechenden Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge vom 29. Juni 1988 (SR 742.149) sind Investitions- und Betriebsbeiträge auf Eisenbahnen beschränkt. Der Gesetzgeber hielt damit – in Unkenntnis der heute reichlich vorhandenen finanziellen Mittel – den Einsatz der Treibstoffzollgelder in engen Grenzen und konzentrierte sich auf den Nord-Süd-Transit auf Eisenbahnen. Somit können an Autofähren keine Investitions- und Betriebsbeiträge ausgerichtet werden, obwohl die Verfassungsbestimmung (BV Art. 36ter Bst. c) eine derartige Einschränkung nicht vorsieht. Der Bundesrat hat am 29. Juni 1988 die erwähnte Verordnung insofern erweitert, als Investitionsbeiträge auch an Anlagen und Einrichtungen für den Umschlag zwischen den Verkehrsträgern ausgerichtet werden können. Dabei stehen insbesondere der Wechsel von Transportgefässen zwischen den Rheinschiffen und der Bahn im Vordergrund. 2. Artikel 22 Absatz 1 des Treibstoffzollgesetzes besagt, dass «Beiträge an den kombinierten Verkehr aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen ausgerichtet werden, soweit die volle Eigenwirtschaftlichkeit nicht erreicht werden kann».

In Absatz 2 heisst es weiter, dass «die Beiträge an den Transport begleiteter Motorfahrzeuge Tarifverbilligungen ermöglichen sollen, die im verkehrs- und umweltpolitischen Interesse liegen».

3. Die Autofähren auf den Schweizer Seen nehmen die geforderten umweltpolitischen Funktionen im höchsten Grad wahr. Dies trifft insbesondere für die Reise- und Autofähre Romanshorn–Friedrichshafen zu. Sie verbindet das schweizerische und deutsche Bodenseeufer miteinander und wird gemeinsam von den SBB und der Deutschen Bundesbahn betrieben. Im Jahre 1987 beförderte die Fähre 459 000 Reisende und 78 000 Fahrzeuge. Sie leistet damit einen erheblichen Beitrag an den Umweltschutz, indem sie – vergleichbar mit einem Bahntunnel durch die Alpen – lange Umwegfahrten um den Bodensee verhindert. So beträgt der Umweg via Bregenz 65 km und via Konstanz 90 km. Die Autofähre erfüllt für die Ostschweiz und insbesondere für den Kanton Thurgau eine wichtige verkehrspolitische und wirtschaftliche Funktion. Sie mildert die Barrierenwirkung des Bodensees und damit die schweizerische Randlage der Nordostschweiz. Sie stellt die für das thurgauische Verkehrsnetz eminent wichtige Fortsetzung der Thurtallinie über den See her und verbindet so das schweizerische und deutsche Strassen- und Schienennetz miteinander. Ein Ausbau des heutigen Leistungsangebots der Fähre liegt ganz im verkehrs- und umweltpolitischen Interesse und entspricht einem echten Bedürfnis. Damit kann jedoch die volle Eigenwirtschaftlichkeit nicht mehr erreicht werden.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 28. November 1988**Rapport écrit du Conseil fédéral du 28 novembre 1988*

Der Bundesrat fördert den öffentlichen Verkehr nachhaltig. Verschiedene Massnahmen sind bereits verwirklicht worden. Mit «Bahn 2000» und der neuen Alpentransversale sind

Wortlaut der Motion vom 5. Oktober 1988

Der Bundesrat wird eingeladen, dem Parlament eine Aenderung von Artikel 21 des Treibstoffzollgesetzes vom 22. März 1985 (SR 725.116.1) zu unterbreiten, damit der kombinierte Verkehr und der Transport begleiteter Motorfahrzeuge auf Autofähren ebenfalls gefördert werden kann.

Motion Stamm Auskunftspflicht der Verwaltung an die Parlamentsdienste

Motion Stamm Obligation pour l'administration de renseigner les services du Parlement

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.469
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1917-1918
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 955

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.