

Andererseits soll der Bund alle öffentlichen Transportunternehmen, welche im Regional- und insbesondere im Agglomerationsverkehr gleichartige Leistungen erbringen, gleichbehandeln. Diese Forderung läuft darauf hinaus, dass der konzessionierte Regional- und Agglomerationsverkehr inklusive städtische Verkehrsbetriebe und PTT-Automobilien vermehrt bzw. neu in den Genuss von Bundesbeiträgen kommen soll.

2. Gemäss Bundesverfassung ist das Strassenwesen, also der Bau, Betrieb und Unterhalt von Strassen, im allgemeinen Sache der Kantone und Gemeinden. Einzig die Nationalstrassen sind ein Gemeinschaftswerk von Bund und Kantonen. An die Aufwendungen, die die Kantone für ihr Strassenwesen haben, erhalten sie vom Bund gemäss Bundesverfassung und Treibstoffzollgesetz (TZG) neben verschiedenen werkgebundenen Beiträgen auch allgemeine, d. h. nicht an die Errichtung oder den Unterhalt bestimmter Werke gebundene Beiträge an die Strassenlasten und für den Finanzausgleich im Strassenwesen. Dabei stehen bedeutende Beträge im Spiel. Im Jahre 1986 erhielten die Kantone unter diesen Titeln gesamthaft 403 Millionen Franken und im Jahre 1987 411 Millionen Franken ausbezahlt. Die Betreffnisse werden ihnen nach einem im TZG und in der Verordnung über die nicht werkgebundenen Treibstoffzollanteile niedergelegten Verteilschlüssel zugeteilt. Wie die Kantone diese Beträge für ihre eigenen Bedürfnisse und auf die Gemeinden aufteilen, richtet sich nach dem kantonalen Recht. Nach Artikel 4 Absatz 5 des TZG wird der Anteil am Treibstoffzollertrag für Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen und den Finanzausgleich für jeweils vier Jahre festgelegt; er beträgt mindestens 12 Prozent der für den Strassenverkehr bestimmten Treibstoffzölle. Die Festlegung erfolgt im Rahmen des Finanzplans. Zurzeit werden den Kantonen über das gesetzliche Minimum von 12 Prozent hinaus 150 Millionen Franken jährlich ausbezahlt. Dieser Betrag kann so lange ausgerichtet werden, als die aus den zweckgebundenen Treibstoffzollerträgen gespeicherte Rückstellung Strassenverkehr abzubauen ist. Fällt die Rückstellung unter den Stand einer angemessenen Ausgleichsreserve, müssen entweder die Strassenverkehrsausgaben gesenkt oder der Treibstoffzollzuschlag erhöht werden. Dabei wird die Kostenunterdeckung bei den Gemeindestrassen mitzuberücksichtigen sein. Indessen kann der Bund den Kantonen nicht vorschreiben, die nicht werkgebundenen Beiträge an die Gemeinden weiterzugeben. Er würde damit gegen das föderalistische Prinzip der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen verstossen.

3. Was die Gleichbehandlung der öffentlichen Transportunternehmen des Regional- und Agglomerationsverkehrs betrifft, so wurde vom Bundesrat verschiedentlich versucht, eine Gleichbehandlung der SBB und der KTU im Regionalverkehr zu erzielen. Das hätte aber vorausgesetzt, dass sich die Kantone auch an der Abgeltung des SBB-Regionalverkehrs beteiligt hätten. Durch die Mehrleistungen des Bundes im Zusammenhang mit der Neuregelung der Zweckbindung bei den Treibstoffzöllen hätten die Mehraufwendungen der Kantone für den regionalen öffentlichen Verkehr ausgeglichen werden können. Indessen scheiterte diese Lösung am Widerstand der Kantone. Der Bundesrat ist jedoch weiterhin bereit, eine derartige Gleichbehandlung zu prüfen. In diesem Sinne hat er bereits mit der Botschaft vom 18. November 1987 über die Aenderung des Eisenbahngesetzes eine Angleichung der Abgeltung der gemeinschaftlichen Leistungen der konzessionierten Transportunternehmen an die für die SBB geltende Ordnung beantragt.

4. Der Bundesrat prüft die unter Ziffer 2 und 3 angesprochenen Bereiche nicht zuletzt auch im Lichte der abgelehnten Vorlage über die Koordinierte Verkehrspolitik (KVP) einerseits und der jetzt in Ausführung befindlichen «Bahn 2000» andererseits. Er hat Verständnis für die Stossrichtung der Motion.

In Frage stehen Aenderungen des Treibstoffzollgesetzes und des Eisenbahngesetzes sowie der entsprechenden Verordnungen. Sie sind im Gesamtzusammenhang der anstehenden Verkehrsprobleme im Sinne einer längerfristigen

koordinierten Politik zu beurteilen. Sollten sich gesetzliche Aenderungen aufdrängen, wird der Bundesrat die nötige Vorlage wenn möglich noch in dieser Legislaturperiode den eidgenössischen Räten unterbreiten.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

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

Verschoben – Renvoyé

88.471

**Motion Martin Paul-René
Öffentlicher Verkehr in
Agglomerationen. Bundeshilfe
Développement des transports
publics d'agglomération. Soutien de la
Confédération**

Wortlaut der Motion vom 13. Juni 1988

Der Bundesrat wird beauftragt, der Bundesversammlung ein Konzept für die Unterstützung von Projekten zum Ausbau des öffentlichen Agglomerationsverkehrs durch den Bund vorzulegen, das sich auf die bestehenden Verfassungsbestimmungen stützt.

Texte de la motion du 13 juin 1988

Le Conseil fédéral est chargé de présenter à l'Assemblée fédérale un concept de soutien par la Confédération des projets de développement des transports publics dits d'agglomération dans le cadre des dispositions constitutionnelles existantes.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aguet, Aregger, Béguelin, Bonvin, Brélaz, Cavadini, Cevey, Darbellay, Ducrot, Etique, Fehr, Frey Claude, Friderici, Jeanprêtre, Kohler, Loretan, Maitre, Martin Jacques, Matthey, Meizoz, Mühlemann, Nabholz, Perey, Petitpierre, Rebeaud, Ruffy, Savary-Vaud, Schmidhalter, Spoerry (29)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Le peuple et les cantons suisses viennent de rejeter le projet de politique coordonnée des transports. Ce refus prive la Confédération d'intervenir dans plusieurs secteurs de l'activité de nos transports publics et il convient d'examiner comment les problèmes posés pourront être résolus par d'autres voies et moyens.

Un problème d'importance majeure concerne les transports publics d'agglomération. Les transports publics des grandes villes véhiculent chaque année, sur de courtes distances, 755 millions de voyageurs. Les CFF, à titre de comparaison, en transportent 230 millions, sur de plus longues distances, il est vrai. Le rôle fondamental des transports publics d'agglomération n'est plus à démontrer: il s'accroît avec les problèmes posés par la pollution et le bruit de la circulation privée.

De plus, ces transports joueront un rôle toujours plus déterminant pour l'usage de nos CFF eux-mêmes. C'est par les transports d'agglomération que la clientèle la plus nombreuse se rendra vers les gares, qu'elle vienne de l'intérieur

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)

Motion Martin Paul-René Oeffentlicher Verkehr in Agglomerationen. Bundeshilfe

Motion Martin Développement des transports publics d'agglomération. Soutien de la Confédération

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	88.471
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1916-1917
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 954

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.