

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, Die'rich, Dormann, Dünki, Eisenring, Fankhauser, Feigenwinte', 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.

Entscheidungen zu grossen Projekten bereits gefallen oder stehen in kurzer Zeit an. Diese Massnahmen sind begleitet von weiteren Vorstössen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Alle diese Massnahmen, Projekte und Vorstösse verursachen einen sehr grossen Finanzbedarf. Deshalb erachtet es der Bundesrat als unumgänglich, in diesem Bereich Prioritäten bezüglich Umweltpolitik und Wirtschaftlichkeit zu setzen.

Das gilt in erster Linie auch für die aus Treibstoffzöllen zweckfinanzierten Bereiche. Gerade die Tatsache, dass hier zurzeit mehr Mittel als erwartet zur Verfügung stehen, erhöht die Zahl der Wünsche.

Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement prüft derzeit sämtliche Möglichkeiten der Ausschöpfung und Erweiterung des Treibstoffzollgesetzes bei den «übrigen werkgebundenen Beiträgen». Darunter fällt auch die von der Motion beabsichtigte Aenderung. Je nach Ergebnis werden finanzielle Prioritäten zu setzen sein.

Die Anliegen der Motion verursachen nach einer vorsichtigen Schätzung und ausschliesslich auf den Bodensee bezogen vorerst einen Finanzbedarf von 1,6 Millionen Franken, wenn das heutige Verkehrsaufkommen mit den Verbilligungssätzen der Verordnung des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements verbilligt wird. Dazu kommt der Mehrverkehr, den die Verbilligung verursacht wird. Unterstellen wir die Entwicklung des Autoverlads am Simplon, ist im Verlauf von drei Jahren mit einer Zusatzbelastung von 1 Million Franken zu rechnen (+70 Prozent). Der Kanton Thurgau geht im weiteren davon aus, dass ein zusätzliches Schiff einzusetzen ist. Bei einer Investition von 6 bis 8 Millionen Franken verursacht dies Folgekosten von 0,6 bis 0,8 Millionen Franken.

Wir anerkennen die wirtschaftlichen und regionalpolitischen Gründe, die der Motionär geltend macht. Wir stellen auch in Rechnung, dass der Bodensee wie die Alpen ein Verkehrshindernis darstellen. Umgekehrt bestehen im Raum Kreuzlingen/Konstanz valable und zumutbare Alternativen.

Gewisse Bedenken hegen wir auch gegenüber den Vollzugsproblemen. Insbesondere stellt sich die Frage nach der angemessenen Beteiligung des benachbarten Auslands. Zudem müssten die heute eigenwirtschaftlich arbeitenden Fährbetriebe aus dem Geltungsbereich ausgenommen werden. Dies ruft regelmässig Probleme bei der Anwendung der Annahmestimmungen und bei der Ueberwachung hervor. Wir sind jedoch unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen bereit, die beantragte Aenderung des Treibstoffzollgesetzes im Rahmen einer Gesamtüberprüfung mitzubetrachten.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

88.786

Motion Rechsteiner

**Beitritt zu den
Menschenrechtspakten der UNO**

**Pactes des Nations Unies relatifs
aux droits de l'homme. Adhésion de
la Suisse**

Wortlaut der Motion vom 7. Oktober 1988

Vor 40 Jahren – am 10. Dezember 1948 – hat die Generalversammlung der Vereinten Nationen die «Allgemeine Erklärung der Menschenrechte» verabschiedet. Im Bericht über die Friedens- und Sicherheitspolitik der Schweiz hat es der Bundesrat ausdrücklich als wünschenswert bezeichnet, dass die Schweiz den Menschenrechtspakten der Uno beitrete, weil diese Pakte «unsere Vorstellungen in diesem Bereich (auf universaler Ebene) widerspiegeln. Die beiden Pakte sind für die Schweiz vor allem als politische Instrumente von Bedeutung. Als Mitglied der Pakte würden wir über eine solidere rechtliche Basis für Interventionen zugunsten der Einhaltung der Menschenrechte verfügen, als dies gegenwärtig der Fall ist».

Um den Schutz der Menschenrechte zu verstärken, wird der Bundesrat in diesem Sinne aufgefordert, den eidgenössischen Räten die Botschaft über den Beitritt zu den Menschenrechtspakten der Uno möglichst umgehend vorzulegen.

Texte de la motion du 7 octobre 1988

Il y a quarante ans – le 10 décembre 1948 – l'Assemblée générale des Nations Unies adoptait la Déclaration universelle des droits de l'homme. Dans son rapport sur la politique de paix et de sécurité de la Suisse, le Conseil fédéral souhaitait expressément que notre pays adhère aux Pactes des Nations Unies relatifs aux droits de l'homme, étant donné que ces pactes «reflètent nos conceptions en la matière (sur le plan universel). Nous concevons les Pactes avant tout comme un instrument de politique étrangère. En effet, quand nous serons en mesure de les invoquer à l'égard d'autres Etats parties qui ne les respecteraient pas, nous disposerons alors d'une base juridique plus solide pour intervenir».

Afin de promouvoir le respect des droits de l'homme, je charge donc le Conseil fédéral de présenter dès que possible aux Chambres un message sur l'adhésion de la Suisse aux Pactes des Nations Unies sur les droits de l'homme.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aguet, Ammann, Bär, Bäumlin Richard, Bäumlin Ursula, Béguelin, Biel, Bircher, Bodenmann, Borel, Braunschweig, Brügger, Bundi, Büttiker, Carobbio, Cavadini, Danuser, Darbellay, David, Diener, Dormann, Dünki, Eggenberg-Thun, Engler, Fankhauser, Fehr, Fetz, Fierz, Grendelmeier, Hafner Ursula, Haller, Hubacher, Jaeger, Jeanprêtre, Keller, Lanz, Ledergerber, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Leutenegger Oberholzer, Longet, Maeder, Maitre, Matthey, Mauch Ursula, Meier-Glatfelden, Nabholz, Neukomm, Ott, Pitteloud, Rebeaud, Reimann Fritz, Rychen, Salvioni, Scheidegger, Schmid, Segond, Seiler Rolf, Spielmann, Stamm, Stappung, Stocker, Thür, Uchtenhagen, Ulrich, Weder-Basel, Widmer, Wiederkehr, Zbinden Hans, Zölich, Züger, Zwygart (72)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

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

Motion Wellauer Treibstoffzollgesetz. Aenderung

Motion Wellauer Utilisation du produit des droits sur les carburants. Révision de la loi

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	88.758
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1918-1919
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 956

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.