

88.524

**Motion Spoerry**  
**Park-and-Ride-Anlagen.**  
**Bundesbeiträge**  
**Parkings de dissuasion.**  
**Subventionnement**

*Wortlaut der Motion vom 22. Juni 1988*

Der Bundesrat wird beauftragt, die notwendigen rechtlichen Schritte einzuleiten, damit der Bund den Bau von Park-and-Ride-Anlagen bei den Endstationen der öffentlichen Nahverkehrsmittel (Agglomerationsverkehrsträger) mit Treibstoffzollgeldern unterstützen kann.

*Texte de la motion du 22 juin 1988*

Le Conseil fédéral est chargé d'entreprendre sur le plan juridique les démarches qui s'imposent pour permettre à la Confédération de soutenir, au moyen de fonds prélevés sur le produit des droits d'entrée sur les carburants, la construction de parkings de dissuasion à proximité des terminus des moyens de transports publics d'agglomération.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Auer, Basler, Bonny, Bremi, Burckhardt, Cincera, Couchepin, Coutau, Danuser, Diener, Dietrich, Eggly, Fäh, Fehr, Feigenwinter, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Guinand, Gysin, Hafner Ursula, Hänggi, Hari, Hildbrand, Jeanneret, Leuba, Martin Jacques, Mühlemann, Nabholz, Neuenschwander, Oester, Reimann Maximilian, Scheidegger, Schmid, Segond, Seiler Hanspeter, Steinger, Ulrich, Wanner, Weber-Schwyz, Wyss Paul, Zölch (41)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Die Artikel 23 und 24 des Treibstoffzollgesetzes (TZG) vom 22. März 1985 sowie die vom Bundesrat am 30. April 1986 erlassene Bahnhofparkplatz-Verordnung sehen die Möglichkeit von Beiträgen aus zweckgebundenen Treibstoffzollgeldern an den Bau von Parkplätzen bei Bahnhöfen vor. Gemäss der erwähnten Verordnung versteht man unter «Bahnhöfen von öffentlichen Verkehrsmitteln» lediglich Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen von Transportunternehmen des allgemeinen Verkehrs. Stationen und Haltestellen städtischer Verkehrsbetriebe sind ausgeschlossen.

Dies vermag nicht zu befriedigen. Mit den Beiträgen an den Bau von Parkplätzen bei Bahnhöfen will man ein frühzeitiges Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr erleichtern. Selbstverständlich sind dafür vor allem Park-and-Ride-Anlagen an Zugstationen von Bedeutung. Zur Bewältigung des Agglomerationsverkehrs kann aber auch das frühzeitige Umsteigen auf ein städtisches Verkehrsnetz beitragen. Dies erfordert aber die Bereitstellung von Parkplätzen für jene Automobilisten, deren Weg zur Station eines öffentlichen Nahverkehrsmittels weit ist. Die Ausrichtung von Treibstoffzollgeldern an Park-and-Ride-Anlagen bei Stationen und Haltestellen von Agglomerationsverkehrsträgern wurde bisher vom Bundesrat aus rechtlichen Gründen verweigert. Dies geht aus den Antworten auf die Interpellation 86.929 (Neukomm) und die Einfache Anfrage 87.683 (Rechsteiner) hervor, wo der Bundesrat darlegt, dass eine exakte Interpretation von Artikel 36ter Absatz 1 Buchstabe c BV und von Artikel 23 TZG lediglich Bahnhöfe im engeren Sinn umfasse. Andererseits ist aber festzustellen, dass diese restriktive Interpretation weitherum nicht verstanden wird und auch kaum sinnvoll sein dürfte. Es ist daher notwendig, auf einem rechtlich korrekten Weg diese enge Interpretation zu öffnen, damit alle Park-and-Ride-Anlagen Beiträge erhalten können, die ein frühzeitiges Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr ermöglichen.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 23. November 1988*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 23 novembre 1988*

In Beantwortung gleichgerichteter parlamentarischer Vorstösse hat der Bundesrat verschiedentlich seine Interpretation der geltenden Verfassungsgrundlage (Art. 36ter BV) erläutert, wonach es nicht möglich sei, den Bau von Park-and-Ride-Anlagen bei Stationen öffentlicher Nahverkehrsmittel (Tram- und Busendstationen) aus Treibstoffzollmitteln zu unterstützen. Diese Praxis basierte vor allem auch auf den Beratungen über die Verfassungsartikel betreffend die Neuregelung bei den Treibstoffzöllen, wo eine Beitragsleistung an Park-and-Ride-Anlagen an Endstationen von Bus- und Tramlinien abgelehnt wurde.

Der Bundesrat verkennt indessen die von der Motionärin aufgeworfene Problematik nicht. Gerade auch die jüngsten Entwicklungen lassen eine Entlastung des Agglomerationsverkehrs durch Park-and-Ride-Anlagen verstärkt als wünschbar erscheinen. Der Bundesrat ist bereit, den ganzen Komplex eingehend zu überprüfen.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

*Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat*

89.399

**Motion Philipona**  
**Strassen und Wege im Berggebiet**  
**Routes et chemins de montagne**

*Wortlaut der Motion vom 15. März 1989*

Der Bundesrat wird beauftragt, gestützt auf Artikel 36ter der Bundesverfassung und Artikel 3 des Treibstoffzollgesetzes vom 22. März 1985 einen substantiellen Beitrag an den Unterhalt von Alpstrassen und Alpwegen vorzusehen.

*Texte de la motion du 15 mars 1989*

Le Conseil fédéral est chargé de prévoir une aide substantielle à l'entretien des routes et chemins alpestres, dans l'application de l'article 36ter de la constitution et l'article 3 de la loi du 22 mars 1985 concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Antille, Brügger, Bühler, Couchepin, Darbellay, Déglise, Dubois, Etique, Frey Claude, Rohrbasser, Savary-Fribourg, Wyss William (12)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

En vertu de l'article 36ter de la constitution, la Confédération utilise, pour des tâches en rapport avec le trafic routier, la moitié des droits d'entrée de base et la totalité d'une surtaxe sur les carburants. En principe, cette surtaxe ne devrait être prélevée que dans la mesure où le produit des droits d'entrée s'avère insuffisant. A fin 1987, la provision «circulation routière», constituée par la partie non distribuée de ces prélèvements douaniers, a atteint plus de deux milliards de francs.

Le problème du financement de l'entretien des chemins alpestres n'est pas encore réglé de façon satisfaisante. Les propriétaires d'alpages n'ont souvent pas les moyens financiers de supporter de telles charges. Il n'est pas rare que les communes montagnardes se trouvent dans une situation financière difficile et qu'elles ne puissent assurer l'entretien de plusieurs dizaines de kilomètres de routes alpestres, qui servent avant tout au tourisme familial et régional; celui-ci n'apporte prati-

quement aucun avantage économique et il reste sans grand impact touristique. Il serait donc équitable de consacrer une petite part de la surtaxe à cet entretien.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 3. Mai 1989*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 3 mai 1989*

Aussi bien l'article 36ter de la constitution que l'article 3 de la loi du 22 mars 1985 concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants (LUDEC) énumèrent de façon exhaustive les tâches liées au trafic routier, qui peuvent faire l'objet de contributions sur le produit susnommé. Or, pour les frais d'entretien, seules les routes nationales figurent dans cette liste. Il est exclu que la Confédération participe à l'entretien des autres routes, notamment dans des régions de montagne. Le financement et l'entretien de ces routes et chemins relèvent de la législation cantonale.

Signalons que les cantons reçoivent des contributions au titre de la participation générale aux frais des routes ouvertes aux véhicules à moteur ainsi que de la péréquation financière dans le secteur routier. En outre, des contributions au financement de mesures autres que techniques sont versées, sous forme de subventions, aux cantons dotés de routes alpestres qui servent au trafic international et à ceux qui sont dépourvus de routes nationales.

Selon l'article 4, alinéa 5, de la LUDEC, la part afférente aux contributions au financement de mesures autres que techniques s'élève à 12 pour cent au moins du produit des droits d'entrée. Or, depuis 1985, les cantons reçoivent une contribution annuelle extraordinaire de 150 millions de francs en plus de ces 12 pour cent. Il s'agit en effet de réduire raisonnablement les provisions faites au moyen du produit des droits d'entrée. Ainsi, ces dernières années, 20 pour cent du montant disponible a servi à financer des mesures autres que techniques. Durant la même période, les contributions liées à des tâches déterminées ont également augmenté (sauf ces tout derniers temps) dans la construction des routes nationales. Cette tendance se maintiendra, si bien qu'il s'agira de réduire, puis de supprimer la contribution extraordinaire d'ici 1996, à moins de relever en conséquence le supplément douanier.

Les cantons sont libres d'affecter ou de ne pas affecter au financement des routes nationales, principales, cantonales ou communales les contributions non liées à un ouvrage spécifique. Si l'on voulait introduire le financement sélectif de l'entretien des routes et chemins de montagne par le biais du produit des droits sur les carburants, il faudrait modifier l'article 36ter de la constitution et adapter la LUDEC.

Par la présente interpellation, son auteur demande une mesure qui ne relève pas de notre compétence.

Il faut relever à ce propos que le Conseil fédéral a régulièrement considéré comme inacceptables les motions qui s'en prenaient à son domaine de compétence exclusif (FF 1986 II 1416, III 189). Nous proposerions donc de rejeter la présente intervention même si la loi sur l'utilisation des droits sur les carburants nous rendait compétents en la matière.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.

*Abgelehnt – Rejeté*

89.460

**Motion Zwingli**

**Titel von Volksinitiativen**

**Titre des initiatives populaires**

*Wortlaut der Motion vom 7. Juni 1989*

Der Bundesrat wird beauftragt, das Bundesgesetz über die politischen Rechte vom 17. Dezember 1976 (SR 161.1) dahingehend abzuändern, dass im Titel von Volksinitiativen in der Form eines ausgearbeiteten Entwurfs nur auf die Verfassungsbestimmung, die aufgehoben oder geändert werden soll oder mit der die Verfassung ergänzt werden soll, verwiesen werden darf und dass die Bundeskanzlei im übrigen den Titel festlegt sowie dass der Titel von Volksinitiativen in der Form einer allgemeinen Anregung nach Anhörung der Initianten von der Bundeskanzlei festgelegt wird.

*Texte de la motion du 7 juin 1989*

Le Conseil fédéral est chargé de présenter aux Chambres un projet de modification de la loi du 17 décembre 1976 sur les droits politiques (RS 161.1), de telle sorte que ne soit autorisée dans le titre des initiatives populaires présentées sous la forme d'un projet rédigé de toutes pièces que la mention de la disposition constitutionnelle à abroger ou à modifier, ou de la disposition visant à compléter la constitution; dans ce cas, la Chancellerie fédérale déterminera le titre de l'initiative populaire. S'agissant d'initiative populaire conçue en termes généraux, la Chancellerie fédérale fixera le titre, d'entente avec les auteurs de l'initiative.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Aliesch, Allenspach, Antille, Aregger, Aubry, Auer, Basler, Bonny, Bremi, Bühler, Burckhardt, Büttiker, Cincera, Columberg, Couchepin, Coutau, Dubois, Eggly, Engler, Eppenberger Susi, Etique, Fäh, Fischer-Hägglings, Fischer-Seengen, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Früh, Giger, Graf, Gros, Gysin, Hari, Hess Peter, Houmard, Jeanneret, Kohler, Kühne, Leuba, Loeb, Loretan, Massy, Mühlemann, Müller-Meilen, Müller-Wiliberg, Nabholz, Neuenschwander, Oehler, Philipona, Pidoux, Reimann Maximilian, Ruckstuhl, Rutishauser, Savary-Fribourg, Scheidegger, Schüle, Schwab, Segond, Seiler Hanspeter, Spälti, Spoerry, Steinegger, Stucky, Tschuppert, Wanner, Weber-Schwyz, Wellauer, Widrig, Wyss William, Zölch (70)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

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

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

*vom 16. August 1989*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 16 août 1989*

Bisher überbindet Artikel 69 Absatz 2 BPR der Bundeskanzlei die Aufgabe, den Titel einer Volksinitiative zu ändern, wenn er kommerziell oder personell wirbt, zu Verwechslungen Anlass gibt oder offensichtlich irreführt.

Schärfere Formulierungen wurden 1976 bei der Vorberatung des Bundesgesetzes über die politischen Rechte eingehend diskutiert und ausdrücklich abgelehnt. Der Ständerat wollte bereits damals die Kompetenz zur Betitelung der Volksinitiativen ausschliesslich der Bundeskanzlei einräumen, doch lehnte dies der Nationalrat strikte ab, um zeitraubenden und unergiebigem juristischen und politischen Auseinandersetzungen bei jeder Volksinitiative vorzubeugen.

Die Frage einer Titeländerung wird bei jeder Volksinitiative genau geprüft. Sie wird in einer formellen Vorprüfungsverfügung aufgrund schriftlicher, einlässlich begründeter Anträge des Rechtsdienstes der Bundeskanzlei entschieden, und diese Verfügung ist beim Bundesgericht durch Verwaltungsgerichtsbeschwerde anfechtbar. Ueber die Kriterien der Praxis

## **Motion Philipona Strassen und Wege im Berggebiet**

## **Motion Philipona Routes et chemins de montagne**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.399
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.10.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1716-1717
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 782

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.