

Der Bundesrat hat denn auch eine Erweiterung des Hauptstrassennetzes verschiedentlich in Aussicht gestellt. Mit dem positiven Ausgang der Volksabstimmung vom 7. März 1993 stehen nun auch die Mittel zur Verfügung, um gemäss Artikel 12 des Treibstoffzollgesetzes neue Strassen in das Hauptstrassennetz aufzunehmen.

Der Bundesrat wird deshalb ersucht, Auskunft zu erteilen, ob er bereit ist,

1. den Beschluss über die Erweiterung des Hauptstrassennetzes ohne Verzug zu fassen; und
2. die Zufahrtsstrassen zu den bedeutenden Fremdenverkehrsarten und zu den grossen Talschaften im Berggebiet in das Hauptstrassennetz aufzunehmen.

Texte de l'interpellation du 21 septembre 1993

L'extension de notre réseau de routes principales est à l'étude depuis un certain temps. Les conditions matérielles et juridiques permettant de procéder à une pareille réalisation sont manifestement réunies.

Nul ne conteste qu'il est indispensable de procéder d'urgence à de grands investissements dans les régions de montagne afin de garantir la sécurité des routes; dans les cantons de montagne tout particulièrement, la population et les visiteurs de vallées entières et de stations touristiques importantes souffrent de l'insuffisance des mesures de sécurité prises sur les routes qui y conduisent.

Les cantons ne sont pas en mesure d'effectuer seuls les investissements nécessaires. Il s'agit en réalité d'une tâche qui incombe à la Confédération et aux cantons.

Le Conseil fédéral a d'ailleurs annoncé à différentes occasions qu'une extension du réseau des routes principales était envisagée. L'issue positive de la votation populaire du 7 mars 1993 nous donne aussi les moyens d'intégrer de nouvelles routes dans le réseau des routes principales, en vertu de l'article 12 de la loi fédérale concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants.

Aussi le Conseil fédéral est-il invité à dire s'il est prêt:

1. à arrêter sans retard des prescriptions permettant l'extension du réseau des routes principales, et
2. à intégrer dans le réseau des routes principales les routes desservant les grandes stations touristiques et les grandes vallées des régions de montagne.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Beerli, Bisig, Büttiker, Cavetty, Cottier, Danioth, Delalay, Flückiger, Gadiant, Huber, Iten Andreas, Kuchler, Loretan, Martin Jacques, Meier Josi, Rhyner, Roth, Salvioni, Schallberger, Schiesser, Schmid Carlo, Ziegler Oswald, Zimmerli (23)

93.3523

Interpellation Bloetzer
Regionalpolitische Wirksamkeit
der Verkehrspolitik des Bundes
Retombées régionales
de la politique fédérale des transports

Wortlaut der Interpellation vom 8. Oktober 1993

Die Schweiz befindet sich in einer Zeit der Neudefinierung und Öffnung ihrer Verkehrspolitik. Die dynamische und zukunftsgerichtete Politik des Bundesrates verdient insgesamt Unterstützung. Die Schweiz braucht eine grosszügige Verkehrsinfrastruktur, will sie ihre Konkurrenzfähigkeit bewahren.

Was für die gesamte Schweiz in bezug auf ihr Umfeld Gültigkeit hat, gilt aber ebensowohl für die Randgebiete, welche Gegenstand unserer Regionalpolitik sind. Die Konzentration auf die Schwerpunkte und die Ausrichtung auf die Anforderungen des Marktes mögen aus sektorieller Sicht richtig sein, wir lau-

fen aber dabei Gefahr, die Bedürfnisse der Randgebiete zu vernachlässigen.

Der Bundesrat wird deshalb um die Beantwortung folgender Frage ersucht:

Ist der Bundesrat bereit, die regionalpolitische Wirksamkeit der Verkehrspolitik des Bundes zu evaluieren, gegebenenfalls die sich daraus ergebenden Massnahmen zu ergreifen und dem Parlament hierüber Bericht zu erstatten?

Texte de l'interpellation du 8 octobre 1993

La Suisse est en train de passer par une période de redéfinition de sa politique des transports, où celle-ci se caractérise par une plus grande ouverture. La politique dynamique, et tournée vers l'avenir, du Conseil fédéral mérite, dans l'ensemble, d'être soutenue. La Suisse a besoin d'une infrastructure ambitieuse en matière de transports, si elle veut préserver sa compétitivité.

Ce qui vaut pour l'ensemble de la Suisse dans ses rapports avec l'extérieur, vaut tout autant pour les régions périphériques, qui font l'objet de notre politique régionale. La concentration des efforts sur les aspects essentiels et l'orientation en fonction des besoins du marché sont peut-être justes d'un point de vue sectoriel, mais nous courons le risque de négliger les besoins des régions périphériques.

C'est pourquoi le Conseil fédéral est prié de répondre à la question suivante :

Est-il prêt à évaluer l'efficacité de la politique fédérale en matière de transports du point de vue de ses incidences sur les régions, et, le cas échéant, à prendre les mesures qui paraîtraient opportunes, en faisant rapport au Parlement à ce sujet?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Cavetty, Cottier, Danioth, Delalay, Flückiger, Huber, Loretan, Meier Josi, Onken, Rhyner, Salvioni, Schiesser, Schmid Carlo, Ziegler Oswald (14)

93.3162

Interpellation Loretan
Treibstoffzollgelder
für den Agglomerationsverkehr
Fonds provenant des taxes
sur les carburants pour le trafic urbain

Wortlaut der Interpellation vom 18. März 1993

Trotz grossen finanziellen Anstrengungen sind den Bemühungen der Städte, den Agglomerationsverkehr zu meistern, enge Grenzen gesetzt. So wenden Städte und Gemeinden pro Jahr eine halbe Milliarde Franken für den öffentlichen Agglomerationsverkehr auf. Dazu kommen rund 1,3 Milliarden Franken pro Jahr, welche Städte und Gemeinden aus Steuermitteln für den Strassenunterhalt ausgeben. Zudem besteht die Gefahr, dass die vom Bundesrat mit der Lärmschutzverordnung und der Luftreinhalte-Verordnung gesteckten Ziele nicht erreicht werden, müssen doch auch hier auf lokaler Ebene in hohem Masse Steuergelder eingesetzt werden; so kostet zum Beispiel in der Stadt Bern die Lärmschutzsanierung rund 80 Millionen Franken.

Der verursachergerechte Einsatz von Treibstoffzollgeldern drängt sich deshalb sowohl im Interesse der Bewohner wie auch der Strassenbenützer auf. Insbesondere ist die verursachergerechte Finanzierung von Lärmschutz- und Luftreinhalte-Massnahmen sicherzustellen. Dazu gehört auch die Anpassung der sogenannten Bahnhofparkplatz-Verordnung, die zwar eine Mitfinanzierung aus Treibstoffzöllen von Park-and-Ride-Anlagen bei Stationen von Eisenbahnen und Postautos, nicht aber bei Haltestellen von stadt- und gemeindeeigenen Verkehrsbetrieben erlaubt.

Interpellation Bloetzer Regionalpolitische Wirksamkeit der Verkehrspolitik des Bundes

Interpellation Bloetzer Retombées régionales de la politique fédérale des transports

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3523
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1994 - 15:00
Date	
Data	
Seite	197-197
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 026

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.