

– un péage pourrait être envisagé, par application de l'article 37 alinéa 2 de la Constitution fédérale.

3. La réalisation de la traversée de la rade est nécessaire notamment pour deux motifs importants:

– il s'agit de décharger les quais et le centre-ville d'un trafic de transit, en d'autres termes de désengorger le centre-ville d'une circulation dont ce n'est pas la destination. Sur ce point, l'ouvrage répond incontestablement à des objectifs prévus par le droit fédéral (en particulier OPB, OPair);

– en déchargeant le pont du Mont-Blanc d'une partie importante des véhicules qui l'empruntent uniquement à des fins de transit, on dégage de nouvelles capacités pour les transports publics. La traversée de la rade montre donc de manière très concrète le lien qu'il y a entre le développement des transports publics d'agglomération et la réalisation d'ouvrages permettant de diriger différemment la circulation de transit.

4. Le prélèvement d'un péage, permettant de financer à tout le moins une partie de l'ouvrage, représente un cas d'application concret du principe de «l'utilisateur-payeur». Un tel péage est ici d'autant plus justifié qu'il représente la contrepartie d'un avantage offert à l'automobiliste: suppression d'embouteillages et confort, gain de temps de parcours, etc. Un tel péage rejoint par ailleurs des objectifs d'intérêt général tels que ceux décrits au point 3.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 30. August 1995

Déclaration écrite du Conseil fédéral du 30 août 1995

Le Conseil fédéral est prêt à accepter la motion.

Überwiesen – Transmis

95.3290

Motion Cornaz

Bundesbeteiligung am Vollzug interkantonaler und internationaler Aufgaben im Bereich Rheinschifffahrt

Tâches intercantionales et internationales assumées par la navigation rhénane. Participation fédérale

Wortlaut der Motion vom 21. Juni 1995

Der Bundesrat wird ersucht, dem Parlament eine gesetzliche Grundlage vorzulegen, gemäss welcher sich der Bund finanziell an den Kosten der Rheinuferkantone für die aus dem Vollzug interkantonaler und internationaler Verpflichtungen des Bundes entstandenen Aufgaben beteiligen kann.

Texte de la motion du 21 juin 1995

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement un projet visant à créer une base législative permettant à la Confédération de participer financièrement aux coûts supportés actuellement par les cantons riverains pour l'exécution des tâches intercantionales ainsi que celles résultant d'obligations internationales de la Confédération.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bircher Peter, Eymann Christoph, Fankhauser, von Felten, Fischer-Seengen, Giezendanner, Gonseth, Gysin, Hubacher, Keller Rudolf, Meyer Theo, Miesch, Reimann Maximilian, Stamm Luzi, Thür, Wender Hansjürg, Wick, Zbinden

(18)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

1958 schlossen die Kantone Aargau, Basel-Landschaft und Basel-Stadt eine interkantonale Vereinbarung über den gemeinsamen Vollzug der vom Bund erlassenen schiffahrtsrechtlichen Vorschriften für die Rheinstrecke Basel–Rheinfelden ab. Die Geschäftsführung der darin vorgesehenen Rheinschiffahrtsämter wurde der Rheinschiffahrtsdirektion Basel-Stadt übertragen.

Die heutigen Aufgaben gehen weit über die damals vorgesehenen hinaus. Sie umfassen heute vor allem:

– schiffahrtspolizeiliche Aufgaben auf der Strecke Basel–Rheinfelden;

– Schiffsuntersuchungskommission gemäss internationalen vertraglichen Normen;

– Patentprüfungskommission für Rheinpatente, Radarschiffzeugnisse, ADN-R-Bescheinigung;

– Schiffs-Eichamt.

Mitarbeiter der baselstädtischen Direktion vertreten zudem die Schweizer Anliegen in verschiedenen Ausschüssen und Arbeitsgruppen der internationalen Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Strassburg.

Bis heute übernimmt der Kanton Basel-Stadt aufgrund der Vereinbarung von 1958 alle aus der Erfüllung dieser Aufgaben entstehenden Kosten. Diese haben aber mittlerweile ein so grosses Ausmass angenommen, dass eine neue, gerechtere Lösung gesucht werden muss. 1994 fielen bei der Basler Rheinschiffahrtsdirektion aufgrund des Konkordates von 1958 Nettokosten von 830 000 Franken an, notabene nach Abzug der spezifisch für die Direktion respektive für den Basler Rheinhafen erbrachten Leistungen sowie durch Gebühren abgedeckten Kosten. Zudem werden laufend neue internationale verankerte Massnahmen beschlossen, deren Kosten den Rheinuferkantonen und damit gemäss dem Konkordat von 1958 dem Kanton Basel-Stadt überbürdet werden. Jüngste Beispiele dafür sind die per 1. Januar 1995 eingeführte Meldepflicht für Gefahrgut- und andere Spezialschiffe und die sich in Vorbereitung befindliche internationale Vereinbarung über die Entsorgung von Schiffsabfällen, welche Personalaufstockungen und betriebliche Mehraufwendungen verursachen.

Die betroffenen Kantone, Aargau, Basel-Landschaft und Basel-Stadt, haben in Gesprächen mit der Bundesverwaltung versucht, eine Neuaufteilung der Kostenträgerschaft zu erwirken. Dabei hat es sich gezeigt, dass keine gesetzliche Grundlage für eine Kostenbeteiligung durch den Bund besteht, obwohl heute ein Grossteil der Kosten direkt aus internationalen Verpflichtungen entsteht und damit durch den Bund zu verantworten ist.

Wegen der nationalen Bedeutung der Rheinschifffahrt und der Zunahme von Vollzugsaufgaben aus internationalen Verpflichtungen der Schweiz sind wir der Auffassung, dass auch der Bund einen Beitrag an die Kosten zu leisten hat, wie dies in anderen Bereichen aufgrund vorhandener Rechtsgrundlagen auch der Fall ist.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 30. August 1995

Rapport écrit du Conseil fédéral du 30 août 1995

Die Bundesverfassung räumt dem Bund auf dem Gebiet der Schifffahrt eine umfassende Gesetzgebungskompetenz ein. Das Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt hält fest, dass grundsätzlich die Kantone dieses Gesetz, die internationalen Vereinbarungen und die Ausführungsvorschriften vollziehen und der Bund die Behörden bezeichnet, die für ihn handeln. Dem Bund wird weiter die Möglichkeit eingeräumt, im Einvernehmen mit den Regierungen der beteiligten Rheinuferkantone, einem von ihnen den Vollzug der schiffahrtspolizeilichen und verkehrswirtschaftlichen Vorschriften für die Rheinschifffahrt zu übertragen. Mit der interkantonalen Vereinbarung vom 4. Januar 1957 zwischen den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau über den gemeinsamen Vollzug der vom Bund erlassenen schiffahrtsrechtlichen Vorschriften für die Rheinstrecke zwischen Basel und Rheinfelden wurde von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

Der Vollzug der Bundesgesetzgebung durch die Kantone, welche auch die damit verbundenen Kosten zu tragen haben, ist ein wichtiger staatsrechtlicher Grundsatz unserer föderalistischen Staatsordnung. Diese Aufgabenteilung stärkt die Souveränität der Kantone.

Erst kürzlich hat das Wirtschafts- und Sozialdepartement in einem Brief an die Direktion für Völkerrecht des Eidgenössischen Departementes für auswärtige Angelegenheiten klar festgehalten, dass die Rheinschiffahrtsdirektion Basel für den Vollzug der von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) in Strassburg und Bern erlassenen Gesetze und Verordnungen zuständig sei. Um eine optimale Basis für den effizienten Vollzug dieser Vorschriften und die Berücksichtigung der kantonalen und regionalen Interessen sicherzustellen, hat der Kanton Basel-Stadt in diesem Brief ausdrücklich gewünscht, nicht nur mit Sachverständigen, sondern auch als Kommissar wieder in der Exekutive der schweizerischen ZKR-Delegation vertreten zu sein. Dieses seit Jahrzehnten bestehende grosse Engagement ist für den Kanton personal- und kostenintensiv, hat sich aber bewährt und wird vom Bund geschätzt.

Dem Bund ist bewusst, dass der Aufwand der Kantone zur Erfüllung internationaler Aufgaben erheblich zugenommen hat. Von dieser Entwicklung ist er jedoch mindestens so stark betroffen wie die Kantone.

Der Bundesrat hat zwar Verständnis für das Anliegen des Motionärs, kann jedoch seiner Vorstellung zur Schaffung einer diesbezüglichen gesetzlichen Grundlage nicht entsprechen.

Der Bund kann zusätzlich zu seinem bereits erhöhten oder geplanten finanziellen Engagement im Bereich der Rheinschiffahrt keine weiteren Verpflichtungen mit Auswirkungen auf den Bundeshaushalt eingehen. Die vom Bund zugunsten der Rheinschiffahrt getätigten Ausgaben haben im Verlauf der Jahre bereits einen erheblichen Umfang angenommen. Zudem hat er beim Ausbau der Infrastruktur ausnahmsweise, gestützt auf spezifische Bundesbeschlüsse, mehrmals Kostenbeiträge gewährt. Ein jüngstes Beispiel dafür: Er hat den weit überwiegenden Anteil am Ausbau der Schiffsanlange in Kembs übernommen.

Weiter möchte der Bundesrat die Position der ZKR stärken. Entsprechende Gespräche werden im Rahmen der schweizerischen Delegation in der ZKR geführt. Ausserdem hat der Bundesrat seine Absicht, der ZKR zusätzliche finanzielle Mittel zufließen zu lassen, mit einem Antrag an das Parlament auf Erhöhung des Mitgliederbeitrags dokumentiert.

Der Bundesrat ist überdies der Ansicht, dass der Kanton Basel-Stadt allenfalls eine finanzielle Entlastung im Rahmen einer Revision des Konkordats vom 4. Januar 1957 zwischen den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau über den gemeinsamen Vollzug der vom Bund erlassenen schiffahrtsrechtlichen Vorschriften für die Rheinstrecke zwischen Basel und Rheinfelden erreichen könnte. Zudem wäre zu prüfen, ob für den Kanton Basel-Stadt nicht wenigstens ein Teil der Vollzugskosten mit einer Anpassung der Verwaltungsgebühren gesenkt werden könnte.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

Abgelehnt – Rejeté

95.3218

Motion der grünen Fraktion Reiseentschädigungen für Parlamentsmitglieder

Motion du groupe écologiste Indemnités de voyage versées aux députés

Wortlaut der Motion vom 7. Juni 1995

Das Büro wird ersucht, Artikel 5 des Entschädigungsgesetzes so zu ändern, dass die Ratsmitglieder entweder ein SBB-Generalabonnement 1. Klasse erhalten oder ihnen die effektiven Reiseauslagen, höchstens jedoch im Betrag, den ein Generalabonnement kostet, zurückerstattet werden.

Texte de la motion du 7 juin 1995

Le Bureau est chargé de modifier l'article 5 de la loi sur les indemnités parlementaires de manière à ce que les députés reçoivent un abonnement général CFF 1ère classe ou que leurs frais de voyage effectifs leur soient remboursés, mais tout au plus à raison du prix de l'abonnement général.

Schriftliche Begründung

Die Möglichkeit für Parlamentarier, aufgrund von Angaben der Sitzungsdaten sich die Reisespesen in Form von Einzelfahrtenentschädigungen ausrichten zu lassen, führt dazu, dass eine zunehmende Zahl der Ratsmitglieder Beiträge kassiert, welche die effektiven Auslagen bei weitem übertreffen. In der Presse ist dieses Gebaren mit Recht beanstandet worden. Es ist nicht geeignet, in der Bevölkerung Verständnis für eine angemessene Abgeltung der parlamentarischen Tätigkeit zu wecken.

Développement par écrit

En raison de la possibilité offerte aux parlementaires de se faire rembourser, moyennant indication des dates des séances, leurs frais de voyage sous la forme d'indemnités calculées pour chaque déplacement, un nombre accru de députés encaissent des montants dépassant de loin leurs dépenses effectives. La presse a contesté à juste titre cette pratique, peu propice à susciter la compréhension du public pour une indemnisation adéquate des députés.

Schriftliche Stellungnahme des Büros vom 24. August 1995

Die Ausgestaltung der Reiseentschädigungen (Art. 5 des Entschädigungsgesetzes) war schon mehrmals Gegenstand der Diskussionen in den Räten. Die Frage, ob von einem Missbrauch gesprochen werden kann, wenn sich Ratsmitglieder die Kosten für die Bahnreisen zurückerstatten lassen, wurde bis anhin verneint und eine Änderung dieser Entschädigungsart abgelehnt. So wurde im Jahre 1992, anlässlich der Debatte über die Parlamentsreform, ein Antrag Ruf abgelehnt, mit dem die Rückerstattung von Einzelfahrten abgeschafft und – neben der Abgabe des Generalabonnements – nur noch die Ausbezahlung eines entsprechenden Pauschalbetrages ermöglicht werden sollte.

Zurzeit beziehen 193 Ratsmitglieder das Generalabonnement vom Bund. 53 Ratsmitgliedern werden die Kosten für die einzelnen Bahnfahrten 1. Klasse zurückerstattet. Die Berechnungen für das Jahr 1994, in welchem 47 Ratsmitglieder die Rückerstattungsvariante gewählt haben, ergeben durchschnittliche Kosten von 4500 Franken pro Ratsmitglied. Die Kosten für das Generalabonnement belaufen sich dagegen auf 3360 Franken. 1994 ergab dies für die 47 Ratsmitglieder gegenüber einem Generalabonnement 53 580 Franken Mehrkosten.

Nicht mit eingerechnet sind die durch Einzelabrechnungen entstehenden administrativen Aufwendungen, die zu den übrigen Aufwendungen für die Abwicklung der Parlamentarier-

Motion Cornaz Bundesbeteiligung am Vollzug interkantonaler und internationaler Aufgaben im Bereich Rheinschifffahrt

Motion Cornaz Tâches intercantionales et internationales assumées par la navigation rhénane. Participation fédérale

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	95.3290
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.10.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2195-2196
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 179

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.