

*Texte du postulat du 17 juin 1992*

La dernière modification de la loi sur l'assurance-chômage dispose que l'employeur peut prétendre l'indemnité pour intempéries pendant 12 périodes de décompte au plus, dans l'espace de deux ans. Il est précisé toutefois qu'en cas d'alternance des indemnités pour intempéries et pour réduction de l'horaire de travail, les montants versés pour les deux types de prestation seront cumulés pour déterminer le nombre maximum d'indemnités.

Si ces dispositions, destinées à éviter une indemnisation continue de longue durée, ne posent pas de problèmes particuliers en période de plein emploi, elles sont source de difficultés en période de récession économique, comme celle que connaît actuellement le secteur immobilier.

En conséquence, les entreprises ne peuvent parfois plus recourir aux indemnités pour intempéries pour le motif qu'elles ont épuisé leurs droits. Dans de tels cas, ce sont les travailleurs qui sont pénalisés.

Les soussignés demandent au Conseil fédéral d'examiner s'il serait possible:

- de modifier la loi de manière à augmenter le nombre de périodes de décompte pouvant être prises en considération, et à réduire la longueur de la période cadre;
- ou subsidiairement d'adopter des dispositions d'exécution par voie d'ordonnance de manière à instituer une application différenciée, entre zones de montagne et de plaine, des dispositions actuelles sur les indemnités pour intempéries et pour réduction de l'horaire de travail.

*Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignataires:* Aguet, Bäumlín, Béguelin, Borel François, Brügger Cyrill, Brunner Christiane, Bundi, Caspar-Hutter, Danuser, de Dardel, Duvoisin, Eggenberger, Fankhauser, von Felten, Goll, Gross Andreas, Haering Binder, Hafner Ursula, Haller, Hämmerle, Jeanprêtre, Jöri, Ledergerber, Leemann, Matthey, Mauch Ursula, Rechsteiner, Ruffy, Spielmann, Steiger, Strahm Rudolf, Vollmer, Ziegler Jean, Zisyadis, Züger (35)

*Schriftliche Begründung – Motivazione scritta – Développement par écrit*

L'ultima revisione della Legge sull'assicurazione contro la disoccupazione e l'insolvenza (LADI) e della relativa ordinanza ha introdotto dei miglioramenti per quanto concerne le indennità per intemperie a favore delle imprese. E' il caso della riduzione della giornata d'attesa, dell'alleggerimento delle pratiche burocratiche per annuncio delle intemperie, del rimborso degli oneri sociali alle imprese. Di questi miglioramenti hanno beneficiato anche i lavoratori interessati.

Tuttavia, contemporaneamente sono stati introdotti anche degli inasprimenti. Così se fino alla fine del 1991 non vi erano limiti temporali per il pagamento della indennità per intemperie, a partire dal 1992 il pagamento della stessa è stato cumulato con quello dell'indennità per lavoro ridotto.

E stato in particolare stabilito che «il datore di lavoro può, in un periodo di due anni, riscuotere l'indennità per intemperie durante 12 periodi di conteggio al massimo». Un periodo di conteggio corrisponde di regola a un mese. La «struttura dell'indennità di lavoro ridotto». Per cui è stato stabilito, per «evitare un indennizzo continuo durante un lungo periodo, per esempio in caso di alternanza dell'indennità per intemperie e dell'indennità per lavoro ridotto» che «le somme versate per i due tipi di prestazione saranno addizionate per calcolare il numero massimo di indennità».

Simili disposizioni non sollevano particolari problemi durante i periodi di piena occupazione. Diverso è il discorso in periodi di difficoltà economiche congiunturali nel settore edilizio come l'attuale.

Di questi tempi molte imprese del settore hanno dovuto frequentemente ricorrere alla disoccupazione per lavoro ridotto. Il risultato è stato, in molti casi, quello di esaurire tutti i 12 periodi di conteggio (tra lavoro ridotto e intemperie) prima della fine del periodo quadro di due anni. Praticamente dopo un anno e qualche mese. Con il risultato che per il resto del periodo non possono più ricorrere, soprattutto in caso di intemperie, alla indennità dell'assicurazione.

Il problema è particolarmente acuto per le regioni di montagna, come l'alto Ticino e in alcune valli, dove è possibile che i 12 conteggi siano appena sufficienti per coprire i periodi di disoccupazione in mesi in cui per ragioni meteorologiche è praticamente impossibile lavorare.

Tutto questo si ripercuote sui lavoratori che non possono più beneficiare delle indennità previste dall'assicurazione disoccupazione per il caso di impossibilità di lavorare per intemperie.

Una tale situazione domanda di essere sanata. Per questo si chiede di esaminare la possibilità

- di una modifica della legge per aumentare i periodi di conteggio o ridurre il periodo quadro,
- o, in via subordinata, di stabilire a livello di ordinanza una differenziazione nell'applicazione delle citate norme della LADI tra regioni di montagna e regioni di pianura.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

vom 24. August 1992

*Dichiarazione scritta del Consiglio federale del 24 agosto 1992*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral du 24 août 1992*

Il Consiglio federale è disposto ad accogliere il postulado.

**Präsident:** Der Vorstoss wird von Herrn Allenspach bekämpft. Die Diskussion wird verschoben.

*Verschoben – Renvoyé*

92.3214

**Postulat Jöri****Erhaltung und Sanierung der Seetalbahn****Sauvegarde et réfection du Chemin de fer du Seetal***Wortlaut des Postulates vom 11. Juni 1992*

Der Bundesrat wird gebeten, den längst fälligen Subventionsentscheid zugunsten der Erhaltung und Sanierung der Seetalbahn zu fällen.

*Texte du postulat du 11 juin 1992*

Après avoir longtemps laissé en suspens la question d'une subvention en faveur de la sauvegarde et de la réfection du Chemin de fer du Seetal, le Conseil fédéral est prié de décider le versement de cette subvention.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Aguet, Bäumlín, Béguelin, Bircher Silvio, Blatter, Bodenmann, Brügger Cyrill, Brunner Christiane, Bundi, Bürgi, Carobbio, Caspar-Hutter, Columberg, Danuser, de Dardel, Dormann, Dünki, Duvoisin, Eggenberger, Engler, Fankhauser, Fasel, von Felten, Fischer-Sursee, Goll, Grendelmeier, Gross Andreas, Grossenbacher, Haering Binder, Hafner Ursula, Haller, Hämmerle, Herczog, Hubacher, Iten Joseph, Jaeger, Jäggi Paul, Jeanprêtre, Keller Anton, Ledergerber, Leemann, Leu Josef, Leuenberger Ernst, Maeder, Marti Werner, Matthey, Meier Samuel, Meyer Theo, Raggenbass, Rechsteiner, Ruffy, Schnider, Sieber, Stamm Judith, Steiger, Strahm Rudolf, Tschäppät Alexander, Vollmer, Weder Hansjürg, Wick (60)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Mit Erstaunen haben wir zur Kenntnis genommen, dass kurz vor dem lange erwarteten Subventionsentscheid des Bundesrates zur Erhaltung und Sanierung der Seetalbahn eine Motion zur Stillelegung der wichtigen Regionalbahn eingereicht wurde.

Im Aargauer wie im Luzerner Seetal sind breit abgestützte Parteien und Gruppierungen am erfolgreichen Sammeln von Unterschriften für eine Resolution an den Bundesrat. Ueber 6000 Unterzeichner und Unterzeichnerinnen sind mit uns der Meinung, dass die heutige Umweltsituation eine Erhaltung und Sanierung dieser Regionalbahn verlange. Vermehrtes Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel ist nur mit einer attraktiven Bahn im erforderlichen Masse erreichbar. Dass die Sanierung der Seetalbahn einem grossen Bedürfnis entspricht, zeigt auch die Tatsache, dass trotz altem Rollmaterial und schlechten Verbindungen in den letzten Jahren eine markante Frequenzsteigerung verzeichnet werden konnte.

Die 51 Menschenleben, die die Seetalbahn bis heute gefordert hat, dürfen nicht als Argument für eine Stilllegung der Bahn missbraucht werden. Diese Menschen mussten vielmehr ihr Leben lassen, weil seit Jahrzehnten eine Sanierung der gefährlichen Bahnstrecke in der Planungsphase stecken blieb. Als fatal würden wir einen Entscheid gegen die Seetalbahn im Hinblick auf die Neat-Abstimmung betrachten.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 31. August 1992*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 31 août 1992*

Der Bundesrat hat die Lage der Seetalbahn eingehend analysiert. Er kam zum Schluss, dass sich die Aufrechterhaltung der Bahn rechtfertigt. Mit der Aufrechterhaltung ist notwendigerweise eine Sanierung verbunden. Der Bund beteiligt sich an dieser, soweit ausschliesslich Fragen der Sicherheit betroffen sind, mit Treibstoffzollmitteln.

Mit dem entsprechenden Beschluss des Bundesrates vom 31. August 1992 kann das Postulat als erledigt abgeschrieben werden.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, das Postulat als erledigt abzuschreiben.

*Abgeschrieben – Classé*

92.3221

**Postulat Bircher Peter  
Rheintalbahnhof Stein–Winterthur  
und grenzüberschreitende Zusammenarbeit  
Ligne ferroviaire Stein–Winterthur  
et collaboration transfrontalière**

*Wortlaut des Postulates vom 12. Juni 1992*

Der Bundesrat wird beauftragt, den Zielvorgaben von «Bahn und Bus 2000» auch im Rheintal von Stein AG bis Winterthur nachzukommen und im besonderen:

- den seit Jahren erfolgten Abbau der Zugverbindungen zu stoppen;
- ein zeitgemässes Konzept im Nahverkehrsbereich mit Kombination Bahn/Bus zu verwirklichen;
- den Fernverkehr mit der Bahn (mit Schnellzughalten an den «Verknüpfungsbahnhöfen») mit attraktivem Fahrplan sicherzustellen;
- den Bahnübergang (Brücke) Waldshut/BRD–Koblenz/AG zu sanieren oder neu zu bauen, damit der zunehmende Pendlerstrom aus der badischen Nachbarschaft bis nach Zürich vom öffentlichen Verkehr profitieren kann;
- das Ja zur Rheintalbahn – welche zwischen Stein und Koblenz dieses Jahr das 100jährige Bestehen feiert – auch mit zeitgemässen Rollmaterial zu dokumentieren;

- die bessere Abstimmung des öffentlichen Verkehrs grenzüberschreitend entlang des Rheins zu verwirklichen;
- die Einbindung der Linie Baden–Turgi–Koblenz–Zurzach–Eglisau–Bülach in den Raum Zürich (Rundlauf) zu realisieren.

*Texte du postulat du 12 juin 1992*

Le Conseil fédéral est chargé de réaliser, aussi dans la vallée du Rhin de Stein AG à Winterthur, les objectifs de «Rail et bus 2000» et notamment:

- de stopper le démantèlement des lignes ferroviaires auquel on assiste depuis des années;
- de réaliser, en combinant le rail et le bus, un plan d'ensemble moderne du trafic régional;
- de donner au trafic grandes lignes des horaires pratiques (trains rapides s'arrêtant aux gares de transit);
- d'assainir le pont de chemin de fer entre Koblenz AG et Waldshut (Allemagne) ou d'en construire un neuf afin que les frontaliers allemands de la région du sud du pays de Bade – toujours plus nombreux – puissent se rendre à Zurich en utilisant les transports en commun;
- d'honorer, par la mise en service d'un matériel roulant moderne, le oui à la ligne de la vallée du Rhin (on fêtera cette année le centième anniversaire de la construction du tronçon Stein–Koblenz);
- de mieux coordonner les transports publics entre la Suisse et l'Allemagne le long du Rhin;
- d'insérer la ligne Baden–Turgi–Koblenz–Zurzach–Eglisau–Bülach au réseau des transports publics de la région de Zurich en en faisant une ligne circulaire.

*Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun*

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

1. Bereits mit Blick auf den Fahrplan 1993 werden verschiedene Reduktionen im Zugsangebot auf der Rheintallinie zur Diskussion gestellt. Zwischen Laufenburg und Koblenz wird die Umstellung auf Bus vorgeschlagen.
2. Dringlich ist eine bessere Verknüpfung mit der ebenfalls direkt dem Rhein entlangführenden deutschen Bahnlinie. Hier steht vor allem die Sanierung oder der Neubau der Brücke Waldshut–Koblenz im Vordergrund, damit die Grosszahl der Pendler aus der deutschen Nachbarschaft – die täglich zunimmt – bis in den Raum Zürich vermehrt das öffentliche Verkehrsmittel benützen kann.
3. Gute Verknüpfungsmöglichkeiten bestehen auch zwischen Bad-Säckingen (BRD) zum Bahnhof Stein AG (Projekt City-Bus).
4. Aussprachen mit den Gemeinden haben ergeben, dass man sich kooperativen Verbesserungen nicht verschliessen will, vorab mit einer sinnvollen Ergänzung Bahn/Bus im Nahverkehr. So kann man sich die Realisierung eines besseren Busangebots im Raume Laufenburg/Koblenz zur Entlastung der Bahn im Nahverkehrsbereich vorstellen.
5. Nicht hinzunehmen ist aber eine sich nun seit Jahren fortsetzende Verschlechterung des Angebots auf der Rheintalbahnlinie. Gerade wenn Entlastungen auf Teilstrecken durch den Bus erfolgen sollen, müssen um so zwingender «Verknüpfungsbahnhöfe» Bahn/Bus in Stein, Laufenburg, Koblenz, Zurzach usw. bestehen. Dazu gehören auch Schnellzugsverbindungen auf der Rheintalstrecke. Auf der Strasse besteht im Rheintal ein grosses Verkehrsaufkommen (gegen 8000 Fahrzeuge im Tag). Mit einem attraktiven Schnellzugsangebot kann die Strasse entlastet werden.
6. Die Rheintalbahn hat auch eine Entlastungsfunktion für den Raum Zürich, die von zunehmender Bedeutung ist. Es ist nicht sinnvoll, die ganze Verkehrsabwicklung ausschliesslich auf den Grossraum Zürich zu konzentrieren. Die Verdichtung hat hier bereits ihre Kapazitätsgrenzen erreicht.
7. Die Rheintalstrecke bietet sich zudem an für eine Abstimmung der Kapazitäten im Personen- und Güterverkehr mit der Deutschen Bundesbahn. Beide Linien entlang des Rheins sollten besser gegenseitig genutzt und optimiert werden. Dieses Anliegen vertritt auch die Rheinanliegerkonferenz (Gemeinden beidseits des Rheins zwischen Kaiseraugst und Kaiserstuhl).

## **Postulat Jöri Erhaltung und Sanierung der Seetalbahn**

## **Postulat Jöri Sauvegarde et réfection du Chemin de fer du Seetal**

|                     |  |
|---------------------|--|
| In                  | Amtliches Bulletin der Bundesversammlung     |
| Dans                | Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale    |
| In                  | Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale |
| Jahr                | 1992   |
| Année               |  |
| Anno                |  |
| Band                | V  |
| Volume              |  |
| Volume              |  |
| Session             | Herbstsession                                |
| Session             | Session d'automne                            |
| Sessione            | Sessione autunnale                           |
| Rat                 | Nationalrat                                  |
| Conseil             | Conseil national                             |
| Consiglio           | Consiglio nazionale                          |
| Sitzung             | 17   |
| Séance              |  |
| Seduta              |  |
| Geschäftsnummer     | 92.3214                                      |
| Numéro d'objet      |  |
| Numero dell'oggetto |  |
| Datum               | 09.10.1992 - 08:00                           |
| Date                |  |
| Data                |  |
| Seite               | 2175-2176                                    |
| Page                |  |
| Pagina              |  |
| Ref. No             | 20 021 695                                   |

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.