

Eine Abgeltung für die Privatbahnen kann in der laufenden Abgeltungsrevision für Privatbahnen geregelt werden.

Sprecherin: Mauch

1985 7. Februar. Beschluss des Nationalrates: Die Motion wird in nachstehender Form eines Postulates angenommen:

... wird der Bundesrat beauftragt zu prüfen, ob es nicht angezeigt wäre, dem Parlament ...

× 200/84.498 M Sozialdemokratische Fraktion – Arbeitslosenversicherung. Ausgesteuerte Versicherungsnehmer (19. September 1984)

Der Bundesrat wird beauftragt, Massnahmen vorzuschlagen und zu treffen, die das Los der Arbeitslosen, insbesondere der ausgesetzten, in verschiedener Hinsicht lindern. Diese Massnahmen sollten enthalten:

1. Die Einführung einer AHV-Berechtigung für ausgesteuerte Männer mit 62 Jahren;
2. Einführung eines «Invaliditätszuschlages» für Invalide mit halber Rente, theoretisch beschränkte Arbeitsfähigkeit, die aber infolge der Arbeitsmarktlage nicht realisierbar ist;
3. Die Ausländer- und Grenzgängerkontingente sind insofern zu beschränken, als die Abgänge im Umfang der Ausgesteuerten nicht ersetzt werden dürfen;
4. Die Information über die Ausbildungs- und Umschulungsmöglichkeiten für Arbeitslose ist zu koordinieren, und die gesetzlichen Unterstützungsmöglichkeiten sind grosszügig einzusetzen.

Sprecher: Reimann

1985 11. März. Beschluss des Nationalrates: Die Motion wird abgelehnt.

201/84.551 M Sozialdemokratische Fraktion – Öffentlicher Verkehr. Förderung (4. Oktober 1984)

Der Bundesrat wird beauftragt, zum Schutz der Umwelt und zur Schonung der Ressourcen unverzüglich ein Massnahmenpaket zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vorzulegen, das insbesondere folgende Massnahmen enthält:

1. Im Sinne der SP-Fraktionsmotion vom 23. Juni 1983 muss für die kommenden Jahre ein neuer, verbesserter Leistungsauftrag ausgearbeitet werden. Dieser hat das Eigenwirtschaftlichkeitspostulat fallen zu lassen und für die SBB neben den betriebswirtschaftlichen vermehrt die Kriterien der gesamten Volkswirtschaft sowie der Umwelt- und Energiepolitik einzubeziehen.
2. Ebenso sollen die Tarifgestaltung weit mehr als bisher nach umwelt-, energie- und gesamtpolitischen Überlegungen ausgerichtet sowie nach sozialen Kriterien Tarifierleichterungen eingeführt werden: Wir schlagen u.a. Familien-Gruppenabonnemente, Wiedereinführung der Sonntagsbillette, gezielte Einzelaktionen wie am Bettag 1984 und Tarifverbundsysteme vor.
3. Auf den SBB-Hauptlinien soll generell der Halbstundentakt eingeführt werden; insbesondere sind auch im regionalen Schienenverkehr die Anschlussverhältnisse und Spätverbindungen zu verbessern, Taktfahrplanlücken zu schliessen sowie bequemer Rollmaterial zu verwenden.
4. Der Huckepack- und Containerverkehr auf der Schiene, der Bau von Anschlussgleisen für den Güterverkehr und die Umlagerung des Transit-Schwerverkehrs auf die Schiene sind gezielt und wirksam zu fördern.
5. Ausdehnung der Förderung des Park-and-Ride-Systems von den städtischen Agglomerationen auch auf angrenzende Regionen.
6. Der 7. Rahmenkredit zur Förderung der konzessionierten Transportunternehmungen (Regionalbahnen etc.) ist vorzeitig in Kraft zu setzen, damit ab 1986 die ersten Zahlungskredite ausgerichtet werden können. Auch der Fahrzeugpark der Bundesbahnen muss schneller erneuert werden, insbesondere auf den Regionallinien. Dabei sind aus beschäftigungspolitischen Gründen schweizerische Hersteller zu berücksichtigen.
7. Die Förderungsmassnahmen für den öffentlichen Verkehr sind mit flankierenden Massnahmen beim Individualverkehr zu ergänzen. Diese sollen zur Emissionsbekämpfung resp. als Massnahme gegen das Waldsterben zum Umsteigen auf öf-

fentliche Verkehrsmittel anregen. Wir denken beispielsweise an autofreie Sonntage, Parkplatzangebotsreduktion, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, mehr Bundesmittel für Velo- und Fusswege.

Sprecher: Bircher

× 202/85.364 I Sozialdemokratische Fraktion – Schwerverkehrsabgabe (5. März 1985)

Die Schwerverkehrsabgabe ist aufgrund der Volksabstimmung vom 26. Februar 1984 eingeführt worden. Sie ist eine Pauschalabgabe; das Parlament hat so entschieden. Der Bundesrat hingegen wollte eine «leistungsabhängige Abgabe». Es scheint nun, dass die eingeführte Abgabe gerade deswegen mehr als Steuer, denn als Abgabe verstanden wird und dass einige Nachbarländer deshalb Vergeltungsmassnahmen getroffen haben oder vorsehen.

Wir laden den Bundesrat ein, im Lauf dieser Session über den Stand der Angelegenheit sowie über ihre kurz- und mittelfristigen Auswirkungen mündlich zu berichten und insbesondere die folgenden Fragen zu beantworten:

1. a. Haben Deutschland, Frankreich, Italien, Jugoslawien oder Spanien 1978 zu Vergeltungsmassnahmen gegen österreichische Lastwagen gegriffen, als unser östliches Nachbarland seine Schwerverkehrsabgabe einführt?
b. Wenn ja, sind diese Vergeltungsmassnahmen härter oder weniger hart als die, welche diese Länder gegen schweizerische Lastwagen ergriffen haben oder vorsehen?
2. a. Wie entwickelte sich seit 1980 die jährliche Gesamtzahl der ausländischen Lastwagen, die in die Schweiz eingefahren sind?
b. Wie entwickelte sich – seit der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels und bis Ende des letzten Jahres – die Zahl der ausländischen Lastwagen, welche die Schweiz über die Gotthard- oder die San Bernardino-Route durchfahren haben?
c. Wie entwickelte sich diese Zahl am Grosse St. Bernhard?
3. Wie versteht die Schweiz ihre Rolle als Transitland inmitten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, bei der sie ja nicht Mitglied ist?

Sprecher: Clivaz

1985 21. März: Die Interpellation ist erledigt durch die Auskünfte des Vertreters des Bundesrates (Hr. Stich).

203/85.384 M Sozialdemokratische Fraktion – AHV/IV-Leistungen. Anpassung auf 1. Januar 1986 (13. März 1985)

Der Bundesrat wird beauftragt, auf den 1. Januar 1986 eine Anpassung der Leistungen der AHV und IV an den Landesindex der Konsumentenpreise vorzunehmen.

Sprecher: Reimann

204/85.425 M Sozialdemokratische Fraktion – Güterfernverkehr. Umlagerung auf die Schiene (22. März 1985)

Nachdem die Lastwagen einen Drittel der Stickoxid-Emissionen verursachen, der Erlass und vor allem die praktische Realisierung von strengen Abgasvorschriften für solche Dieselfahrzeuge noch lange auf sich warten lässt und deren Verkehrsanteil ständig noch zunimmt, wird der Bundesrat beauftragt, gestützt auf Artikel 89^{bis} BV einen dringlichen Bundesbeschluss vorzulegen, der die Umlagerung des Güterfernverkehrs über Distanzen von mehr als 100 km auf die Schiene vorsieht. Dieser Bundesbeschluss gilt als Überbrückung bis zum Inkrafttreten der Verfassungsartikel zur koordinierten Verkehrspolitik und deren Ausführungsgesetzgebung.

Sprecher: Ammann-St. Gallen

205/Zu85.001 P Geschäftsprüfungskommission des Nationalrates. Verfahren der Hochschulförderung. Vereinfachung (21. Januar 1985) (siehe Geschäft Nr. 4/85.001).