

*Schriftliche Begründung**Motivazione scritta – Développement par écrit*

In data 20 gennaio 1982 il Lod. Dipartimento federale dell'economia pubblica concedeva, in virtù del decreto federale del 6 ottobre 1978 sugli aiuti finanziari completivi in favore delle regioni economicamente minacciate, alla Ker-Tiles SA di Cresciano una fideiussione semplice in favore della Banca della Svizzera Italiana di Lugano su un credito di due milioni di franchi, della durata di 10 anni e per la durata di 5 anni, un contributo ai costi d'interesse sul credito garantito pari a un quarto per cento del saggio di interesse commerciale usuale, nonché l'esonero dal pagamento delle imposte federali dirette al 100 per cento per 4 anni e al 75 per cento per 3 anni. Successivamente la decisione di concedere la fideiussione era perfezionata con una convenzione sottoscritta con la Banca della Svizzera Italiana. L'11 giugno 1982 la Ker-Tiles chieveda e otteneva il concordato con abbandono dell'attivo. Nel 1983 l'attività veniva ripresa dalla Niro Ceramic SA, affittoria dello stabile, che però doveva essere anche azionista minoritaria, secondo le indicazioni fornite poi risultate non esatte, della Ker-Tiles di Cresciano. La Niro Ceramic SA di Copenaghen si è riservata di perfezionare successivamente l'acquisto della Ker-Tiles, acquisto che non risulta sia ancora avvenuto.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates**Risposta del Consiglio federale**Rapport écrit du Conseil fédéral*

a. Il Dipartimento federale dell'economia pubblica, dopo aver esaminato in modo appropriato la domanda che gli era stata sottoposta del competente servizio cantonale, ha deciso assegnare un aiuto all'impresa summenzionata. Le autorità non hanno avuto conoscenza di difficoltà.

b. La fideiussione non è stata versata,

c.d. Nel frattempo non è intervenuta nessuna conferma a favore della Niro Ceramic SA. D'altronde, nella misura in cui la Niro Ceramic SA sia interessata a continuare le attività della Ker-Tiles, le possibilità d'incoraggiamento, nel quadro del decreto federale del 6 ottobre 1978 sugli aiuti finanziari completivi in favore delle regioni economicamente minacciate, le sono aperte purchè essa ne adempia le condizioni.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion	42 Stimmen
Dagegen	48 Stimmen

84.325

Interpellation Iten**Bahnhof Hergiswil. Stückgutverkehr
Gare d'Hergiswil. Trafic de détail***Wortlaut der Interpellation vom 6. März 1984*

Ist der Bundesrat bereit, darauf einzuwirken, dass der Entscheid der SBB, den Bahnhof Hergiswil am See als Regionalzentrum für den Stückgutverkehr zu schliessen, rückgängig gemacht wird?

Texte de l'interpellation du 6 mars 1984

Le Conseil fédéral est-il disposé à faire en sorte que soit annulée la décision des CFF de fermer la gare d'Hergiswil am See, considérée comme un centre régional pour le trafic de détail?

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Bahnhof Hergiswil am See erhebt zu Recht Anspruch darauf, als Regionalzentrum für den Stückgutverkehr geöffnet zu bleiben. Das belegen die Zahlen. Jährlich werden etwa 26 000 Sendungen Stückgut abgefertigt und damit 3000 Tonnen umgeschlagen. Ein Anschluss an das Regionalzentrum Luzern drängt sich daher nicht auf.

Dazu gesellt sich die Tatsache, dass der Gemeinderat von Hergiswil noch am 13. Oktober 1983, als das neue Stückgutkonzept der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, von der SBB die Mitteilung erhielt, der Bahnhof Hergiswil werde als Regionalzentrum für den Stückgutverkehr geöffnet bleiben. Das soll nun plötzlich nicht mehr gelten, obwohl die Schliessung des Bahnhofes Hergiswil als Regionalzentrum und die Aufhebung der Stückgutabfertigung schwerwiegende Konsequenzen nach sich zieht.

So hat nach dem neuen Konzept die Zu- und Abfuhr der Stückgüter auf der Strasse zu erfolgen. Der Bahnhof Luzern kann allerdings, wegen der chronisch verstopften Strassen zum Güterbahnhof, nicht als Ersatz angesehen werden. Das einheimische Gewerbe wird deswegen gezwungen, ganz auf die Strasse auszuweichen. Und das ist aus umwelt- und verkehrspolitischen Gründen geradezu bedenklich. Besonders jetzt, da mit Abgaben der Strassenverkehr eingedämmt werden soll und Tempolimiten zum Schutz unserer Umwelt zur Diskussion stehen.

Der Entscheid, den Bahnhof Hergiswil als Regionalzentrum zu schliessen, erschüttert das Vertrauen der Bevölkerung zu den SBB in nachhaltiger Weise. Nicht nur, dass eine Zusage plötzlich nicht mehr gelten soll. Dazu kommt, dass die Bevölkerung stets grosses Verständnis für die Belange der SBB aufgebracht hat. So wurde schon vor 20 Jahren eine halbe Million Franken für den Neubau des Bahnhofes Hergiswil bereitgestellt. Diese Investitionen würden sich heute als teilweise nutzlos erweisen. Daneben wurden mit gewaltigen finanziellen Mitteln die Niveauübergänge beseitigt. Der Entscheid der SBB und der damit verbundene Stellenabbau wird für die Bevölkerung und die Region dadurch noch weniger einsichtig.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates**Rapport écrit du Conseil fédéral*

Der Bundesrat ist für die Aufhebung des Entscheides der Schweizerischen Bundesbahnen, wonach der Bahnhof Hergiswil als Regionalzentrum für den Stückgutverkehr wegfällt, nicht zuständig. Die eidgenössischen Räte haben 1977 die den öffentlichen Transportunternehmen auferlegte Stückgutbeförderungspflicht aufgehoben. Seither bieten diese Unternehmen ihre Leistungen im Rahmen der Marktmöglichkeiten an und versuchen, sie kostengünstiger zu erbringen. Was die Wahl der Regionalzentren angeht, so handelt es sich um eine betriebsinterne Massnahme der SBB.

Es trifft zu, dass der Gemeinderat von Hergiswil am 13. Oktober 1983 die Mitteilung erhalten hat, dieser Bahnhof sei im vorgeschlagenen Neukonzept als SBB-Regionalzentrum vorgesehen. Es wurde jedoch vorbehalten, dass Änderungen noch eintreten könnten. Diese sind durch die Wahl von Stansstad zum regionalen Stückgutzentrum der Luzern-Engelberg-Bahn (LSE) bedingt, welches etwa 3 Kilometer von Hergiswil entfernt liegt.

Die Erhöhung der Strassendistanzen wird durch eine Konzentration der Transportleistungen aufgewogen, womit der Zustell- und Abholdienst rationeller abgewickelt werden kann. Weitere Belastungen im Strassenverkehr sind nicht zu befürchten, da dieser insgesamt nur um 1 Prozent zunehmen dürfte.

Wichtige Kunden der Region haben betont, dass sie auf eine rasche Dienstleistung der Bahn angewiesen sind. Das neue Stückgutkonzept verfolgt dieses Ziel und erweitert den Hauslieferdienst auf etwa 6000 Ortschaften der Schweiz. Darüber hinaus bleiben alle dem Gepäckverkehr geöffneten

Bahnhöfe (dazu gehört auch Hergiswil) auch für eilige Stückgüter im Rahmen des «Cargo Rapid»-Dienstes geöffnet. Die Kunden dieses Bahnhofes sollten deshalb aus der Neuordnung keine gewichtigen Nachteile auf sich nehmen müssen. Sie werden dagegen vom breiteren Angebot der Bahnen profitieren können.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion 51 Stimmen
Dagegen 41 Stimmen

83.019

Recht auf Leben. Volksinitiative
Initiative populaire «pour le droit à la vie»

Siehe Seite 613 hiervor – Voir page 613 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 22. Juni 1984
Décision du Conseil des Etats du 22 juin 1984

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes 98 Stimmen
Dagegen 49 Stimmen

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

83.059

Entschädigung der Opfer von Gewaltverbrechen.
Volksinitiative
Indemnisation des victimes d'actes
de violence criminels. Initiative populaire

Siehe Seite 253 hiervor – Voir page 253 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 6. Juni 1984
Décision du Conseil des Etats du 6 juin 1984

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes 155 Stimmen
Dagegen 7 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

83.018

Militärorganisation Revision
Organisation militaire. Révision

Siehe Seite 692 hiervor – Voir page 692 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 6. Juni 1984
Décision du Conseil des Etats du 6 juin 1984

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Gesetzentwurfes 131 Stimmen
Dagegen 11 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

83.069

ASUAG.
Veräusserung der Bundesbeteiligung
ASUAG. Aliénation
de la participation de la Confédération

Siehe Seite 630 hiervor – Voir page 630 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 22. Juni 1984
Décision du Conseil des Etats du 22 juin 1984

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes 157 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Le président: Nous arrivons ainsi à la fin de notre ordre du jour. En ce dernier jour de la session, nous devons prendre congé de deux fidèles collaboratrices de notre Parlement. Il s'agit de Mesdames Paula Aeschbach et Claire Widmer, sténographes parlementaires. Ces deux dames ont enregistré les délibérations des conseils avec beaucoup de soin et de précision, cela durant 35 ans pour Mme Aeschbach et 25 ans pour Mme Widmer. Avec compétence et sûreté dans le style, elles se sont constamment efforcées d'améliorer nos discours, dont certains passages étaient parfois peu clairs. *(Rires)* Leurs initiales sur les manuscrits qui nous étaient soumis constituaient la garantie d'un travail bien fait. Ces textes serviront de modèle à l'avenir. Au nom de notre conseil et en mon nom personnel, je tiens à remercier ces deux collaboratrices des précieux services qu'elles nous ont rendus et je forme pour elles tous nos vœux de bonheur et de santé au seuil d'une retraite que je leur souhaite bien remplie. *(Applaudissements)*

Permettez-moi de faire encore un commentaire à la fin de cette session. Je crois que, depuis onze ans que je siége dans ce Conseil national, c'est la première fois qu'une session se termine avec un tel retard sur notre programme. Nous avons dû renvoyer à une session ultérieure les comptes des Chemins de fer fédéraux et leur rapport de gestion. J'en suis désolé pour les CFF et pour M. le président de la Confédération. Nous avons dû renvoyer une motion du Conseil des Etats concernant le trafic des poids lourds dans le canton d'Uri. J'en suis désolé pour nos collègues du Conseil des Etats et nos collègues uranais. Nous avons dû renvoyer la loi sur le subventionnement des écoles de service social. Nous avons dû renvoyer l'initiative parlementaire sur la double pénalisation en cas de trafic de stupéfiants. Nous avons dû renvoyer les crédits sur les ouvrages militaires et j'en suis désolé pour M. Delamuraz, conseiller fédéral. Nous avons dû renvoyer les garanties aux constitutions cantonales et la modification de la loi sur la nationalité suisse ce que je regrette tout particulièrement. J'en suis navré pour la partie féminine de notre population, qui attend cette loi avec impatience. Enfin, nous avons dû renvoyer ou renoncer à introduire dans notre ordre du jour, malgré les demandes pressantes du Conseil fédéral, les mesures de soutien à l'économie, première moitié.

Tout cela représente 23 à 24 heures de séance, c'est-à-dire plus d'une semaine de session, et cela sans parler des interventions personnelles. Nous en avons traité 39 alors qu'il en a été déposé 47.

D'où vient ce retard? Je pense qu'il serait un peu trop facile de dire qu'il est dû uniquement à la multiplication des appels nominaux puisque cela ne nous a fait perdre que deux ou trois heures. Il est dû en grande partie à un certain déluge oratoire, notamment lors du débat sur les Grandes lignes de la politique gouvernementale et sur les mesures d'économie

Interpellation Iten Bahnhof Hergiswil. Stückgutverkehr

Interpellation Iten Gare d'Hergiswil. Trafic de détail

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.325
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1984 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1009-1010
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 584