

jährlich über 1000 Ladungen oder Fahrzeuge von schweizerischen Transporteuren in Italien geraubt werden. Den Schaden haben die Versicherungen und der Transporteur zu tragen.

Trotz internationalen gesetzlichen Grundlagen (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr) wird der Transporteur mit einem Rückbehalt im Schadensfall (Überschreiten der Lieferfrist und Verderbsschaden) belastet. In vielen Fällen kann die Versicherung aus versicherungsvertraglichen Gründen infolge höherer Gewalt den Schaden nicht übernehmen. Das Verhalten des italienischen Zollpersonals verursacht einen unverhältnismässigen Schaden, der aus wirtschafts- und ordnungspolitischer Sicht nicht einfach hingenommen werden darf.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates  
Rapport écrit du Conseil fédéral*

1. Der Bundesrat ist seit jeher bestrebt, eine möglichst effiziente sowie ungestörte Grenzabfertigung sicherzustellen.

Dementsprechend hat er mit der EG sowie mit einzelnen Nachbarstaaten – so auch mit Italien – Abkommen abgeschlossen, welche eine effiziente Grenzabfertigung ermöglichen sollen. Die Zollverwaltungen arbeiten zur Durchführung dieser Verträge eng zusammen.

Ferner haben am 9. April 1984 die Minister der Mitgliedstaaten der EG und der EFTA anlässlich ihres Treffens in Luxemburg die Notwendigkeit unterstrichen, den freien Verkehr der industriellen Güter insbesondere bezüglich der Vereinfachung der Grenzformalitäten zu verbessern und haben ausdrücklich ihre Absicht bekundet, ihre Zusammenarbeit in diesem Bereich zu intensivieren.

Angesichts der jüngsten Ereignisse an den italienischen Grenzen haben die Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, Österreichs, Italiens und der Schweiz eine Expertenkommission eingesetzt, welche bis nächsten Herbst den Ministern konkrete Vorschläge zur Erleichterung der Grenzkontrollen unterbreiten soll. Auch auf bilateraler Ebene wird nach allen Mitteln gesucht, um die Grenzabfertigung noch weiter zu vereinfachen.

Beim Auftreten von Störungen an der Grenze ist der Bundesrat über diplomatische Kanäle, anlässlich offizieller Besuche, sowie über direkte Kontakte auf Verwaltungsebene mit Nachdruck vorstellig geworden, um die schweizerischen Interessen geltend zu machen. Es sei hier lediglich auf die Demarchen des Vorstehers des EVD anlässlich des offiziellen Besuches des italienischen Aussenhandelsministers am 27. März 1984 in Bern sowie des Vorstehers des EDA anlässlich seines offiziellen Besuches in Rom am 3. Mai 1984 verwiesen.

Der Bundesrat wird weiterhin jede Gelegenheit voll ausschöpfen, um die kontinuierliche Verwirklichung der internationalen Vereinbarungen sicherzustellen.

2. Der Bundesrat ist sich der Problematik der Entwendung von Ladungen und Fahrzeugen schweizerischer Transporteure in Italien voll bewusst. Der Schutz auch ausländischen Privateigentums ist die Aufgabe eines jeden souveränen Staates.

3. Hier ist insbesondere das von der Schweiz am 23. November 1972 mit der Europäischen Gemeinschaft abgeschlossene Abkommen zur Anwendung der Bestimmungen über das gemeinschaftliche Versandverfahren (AS 0.631.242.04) zu erwähnen.

Unter den zahlreichen vom Bundesrat unternommenen Schritten sei beispielhaft erwähnt:

– Die Schweiz nimmt im multilateralen Rahmen der Europäischen Konferenz der Transportminister (CEMT) an den Arbeiten und Beschlüssen teil, welche auch eine Erleichterung der Grenzkontrollen bezwecken.

– Die Schweiz hat die Internationale Konvention der UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) vom 21. Oktober

1982 betreffend die Harmonisierung der Warenkontrollen an den Grenzen unterzeichnet.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag auf Diskussion  
Dagegen

26 Stimmen  
56 Stimmen

84.393

**Interpellation Carobbio**

**Hilfe für wirtschaftlich bedrohte Regionen.  
Einzelfall**

**Aiuto finanziari in favore  
delle regioni economicamente minacciate.  
Caso Ker-Tiles SA, Cresciano**

**Aide aux régions économiques menacées.  
Cas d'espèce**

*Wortlaut der Interpellation vom 22. März 1984*

Der Unterzeichner fragt den Bundesrat:

a. Wussten die Bundesbehörden bei ihrem Beschluss vom 20. Januar 1982 und bei der Unterzeichnung der Vereinbarung mit der Banca della Svizzera Italiana über die Schwierigkeiten Bescheid, in der die Ker-Tiles schon damals steckte?

b. Musste die Bürgschaft inzwischen eingelöst werden?

c. Wenn nein, sind die Bürgschaft und die übrigen Erleichterungen, die der Ker-Tiles gewährt wurden, auch für die Niro Ceramic AG Kopenhagen bestätigt worden?

d. Was halten die Bundesbehörden von der heutigen Lage und den künftigen Aussichten der Ker-Tiles-Niro Ceramic in Cresciano?

*Testo della interpellanza del 22 marzo 1984*

Il sottoscritto chiede al Consiglio federale di dire:

a. al momento della decisione del 20 gennaio 1982 e della firma della successiva convenzione con la Banca della Svizzera Italiana le autorità federali erano a conoscenza della difficoltà in cui versava già allora la Ker-Tiles;

b. nel frattempo la fideiussione ha dovuto o no essere onorata;

c. se non è stata onorata, la fideiussione e tutte le altre facilitazioni concesse alla Ker-Tiles sono state confermate anche a favore della Niro Ceramic SA di Copenaghen, oppure no;

d. quale è l'atteggiamento delle autorità federali rispetto all'attuale situazione e alle prospettive future della Ker-Tiles-Niro Ceramic di Cresciano.

*Texte de l'interpellation du 22 mars 1982*

Le soussigné demande au Conseil fédéral de dire:

a. Si, lorsque la décision a été prise le 20 janvier 1982 et que la convention a été signée avec la Banque de la Suisse italienne, les autorités fédérales connaissaient déjà les difficultés dans lesquelles se trouvait la Ker-Tiles;

a. Si la caution a dû être versée ou non dans l'intervalle;

c. Dans la négative, si la caution et toutes les autres facilités accordées à la Ker-Tiles ont aussi été confirmées en faveur de la Niro Ceramic SA de Copenhague, ou non;

d. Quelle est l'attitude des autorités fédérales en ce qui concerne la situation actuelle et les perspectives de la Ker-Tiles-Niro Ceramic de Cresciano.

*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

**Interpellation Carobbio Hilfe für wirtschaftlich bedrohte Regionen. Einzelfall**

**Interpellation Carobbio Aide aux régions économiques menacées. Cas d'espèce**

**Interpellation Carobbio Aiuto finanziari in favore delle regioni economicamente minacciate. Caso Ker-Tiles SA, Cresciano**

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	84.393
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1984 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1008-1009
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 583

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.