

81.536

Interpellation Bircher**Taktfahrplan. Begehren des Kantons Aargau
Horaire cadencé. Requêtes du canton d'Argovie***Text der Interpellation vom 9. Oktober 1981*

Gegenwärtig liegen die Fahrplaneingaben zum Neuen Reisezugskonzept, welches auf den 23. Mai 1982 grundsätzlich die Einführung des Taktfahrplanes bringt, bei den SBB. Im Prinzip hat dieses neue Konzept für den einzelnen Bahnbenützer wesentliche Vorteile zur Folge: Mehr Züge, regelmässige Abstände, bessere Anschlüsse. Neben anerkanntenswerten Vorteilen bringt nun aber der Taktfahrplan für den viertgrössten Schweizer Kanton, den traditionell eisenbahnfreundlichen Aargau, derart unzumutbare Nachteile, dass sich in dieser letzten entscheidenden Fahrplanphase ein Machtwort des Bundesrates zugunsten der Aargauer Anliegen aufdrängt.

Ich frage der Bundesrat – und bitte ihn mit weiten Kreisen der Öffentlichkeit um entsprechende Intervention bei der Generaldirektion der Bundesbahnen – um seine Stellungnahme zu folgenden schwerwiegenden Aargauer Anliegen:

1. Ist es nicht unhaltbar, nachdem seit Eröffnung des Heitersbergtunnels entgegen den Versprechen des damaligen Verkehrsministers Bonvin die bevölkerungsreiche Grosse Region Baden-Brugg laufend schlechter gestellt wurde, sie nun nochmals mit dem Verlust aller Jurafuss-Schnellzüge (Biel-Lausanne) sowie dem Fehlen einer durchgehenden stündlichen Verbindung nach Bern zu bestrafen?

2. Ist es für den Aargau noch zumutbar, unter anderem wegen der starken Überlastung des Zürcher Hauptbahnhofs für direkte Städteschnellzüge (ohne Halt im Aargau!) und der grossen Zahl der durch den Aargau geschleusten Güterzüge

– alle direkten Schnellzugsverbindungen nach der Westschweiz sowie Richtung St. Gallen zu verlieren?

– auf den integralen, für die vielen Zugbenützer des Limmattales unbedingt nötigen 30-Minuten-Takt zwischen Brugg und Zürich verzichten zu müssen?

– das tägliche Schnellzugspaar morgens von Aarau durchs Freiamt ins Tessin und abends retour zu verlieren und auf der gut frequentierten Freiamterlinie Wohlen-Aarau keinen vollen Stundentakt hinnehmen zu müssen?

3. Ist es verständlich, der Region Zofingen an der Reiseverkehrs-Gotthardroute – die Strecke Aarau-Wohlen-Freiamt hat sich ja mit den Güterzugsimmissionen zu begnügen! – aus kleinlichen «Minutenüberlegungen» einen Abbau von Schnellzugshalten zuzumuten?

4. Wie stellt sich der Bundesrat zum geforderten verbesserten Leistungsangebot auf der Nationalbahnstrecke Zofingen-Suhr-Aarau-Lenzburg-Wettingen mit der Wiedereinführung der Erstklasswagen sowie besserem Wagenmaterial und Stationsaufwertung (Öffnungszeiten usw.)?

5. Wie beurteilt der Bundesrat eine attraktivere Fahrplangestaltung und ganz allgemein eine Sanierung der Seetalbahnstrecke Wildegg-Luzern (Trasse, Geschwindigkeit, Wagenmaterial)?

Texte de l'interpellation du 9 octobre 1981

Actuellement, les CFF examinent les requêtes portant sur les horaires de chemins de fer élaborés en fonction du nouveau régime des trains de voyageurs, qui prévoit en principe d'introduire l'horaire cadencé à partir du 23 mai 1982. Théoriquement, ce nouveau système présente des avantages certains pour l'utilisateur: plus de trains, à des intervalles plus réguliers, de meilleures correspondances. Toutefois, outre ces aspects positifs, l'horaire cadencé entraîne des inconvénients graves pour le quatrième can-

ton suisse de par sa grandeur – l'Argovie, qui pourtant s'est toujours montrée favorable aux chemins de fer –, à telle enseigne qu'au moment où les CFF mettent la dernière main aux horaires, l'intervention énergique du Conseil fédéral s'impose pour défendre les intérêts argoviens.

J'invite donc le Conseil fédéral, au nom de larges couches de la population, à intervenir auprès de la Direction générale des chemins de fer fédéraux, et à prendre position à propos des graves difficultés auxquelles l'Argovie est confrontée.

1. Etant donné que depuis l'inauguration du tunnel de Heitersberg – construction qui avait été réalisée en dépit des promesses de M. Bonvin, Ministre des transports à l'époque –, la région de Baden-Brugg, fortement peuplée, a été constamment défavorisée, est-il tolérable qu'elle soit pénalisée une fois de plus en étant privée des trains directs qui desservent le pied du Jura (Bienne-Lausanne) et des liaisons régulières (une fois par heure) avec Berne?

2. Sachant que la gare principale de Zurich est surchargée à cause des trains intervalles (qui ne s'arrêtent même pas en Argovie!), et qu'un nombre considérable de convois de marchandises transitent par le canton, est-il admissible que l'Argovie:

– perde toutes les correspondances par trains directs à destination de la Suisse romande et de Saint-Gall et ses environs?

– doive renoncer entièrement à la régularité du service (toutes les trente minutes) entre Brugg et Zurich, alors que de nombreux usagers habitant la vallée de la Limmat en ont absolument besoin?

– soit privée de la paire de trains directs qui partent chaque matin d'Aarau, traversent le Freiamt pour arriver au Tessin et qui refont le même trajet en sens inverse le soir, et qu'elle doive en outre accepter que la ligne des Freiamt-Wohlen-Aarau, bien fréquentée, n'ait pas d'horaire intégralement cadencé?

3. Est-il admissible d'imposer à la région de Zofingue, qui se trouve sur l'axe du Saint-Gothard – tandis que sur le trajet Aarau-Wohlen-Freiamt, la population doit supporter l'inconfort des convois de marchandises! – une réduction du nombre d'arrêts des directs pour des motifs mesquins, portant sur quelques minutes?

4. Que pense le Conseil fédéral de l'amélioration, vivement souhaitée, des prestations qui sont offertes sur le trajet national Zofingue-Suhr-Aarau-Lenzbourg-Wettingen, amélioration consistant à réintroduire des voitures de première classe, à renouveler le matériel roulant, et à revaloriser les gares (heures d'ouverture, etc)?

5. Quel est l'avis du Conseil fédéral à propos d'un aménagement plus attrayant des horaires, et d'une façon plus générale, d'un assainissement de la ligne des chemins de fer du Seetal, Wildegg-Luzerne (tracé, vitesse, parc de voitures)?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Chopard, Fischer-Hägglingen, Humbel, Hunziker, Keller, Loretan, Mauch, Müller-Aargau, Roth, Rüttimann, Zehnder (11)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Wohl kaum je in der Vergangenheit ist ein derartiger Unmut beim SBB-engagierten Publikum, bei Behörden und Politikern im Aargau zu den anstehenden Fahrpläneuerungen festzustellen gewesen. Wenn schon der Aargau unter die SBB-Kreisdirektion Zürich und Luzern aufgeteilt ist, darf angenommen und erwartet werden, dass sich nunmehr die Generaldirektion der Problemstellung des Aargaus bewusst wird und die bisherige Zurückhaltung in den Fahrplangesprächen aufgibt. Dieser parlamentarische Vorstoss will aber auch mit Nachdruck bei der Landesregierung in Erinnerung rufen, dass der Aargau nach vielen verkehrspolitischen «Opfern» zugunsten der Grossestadtverbindungen nunmehr bei einer gesamtschweizerischen Verbesserung des Fahrplanangebotes mit dem Taktfahrplan 1982 nicht

weitere Nachteile hinnehmen kann. Das wäre weder freundenössisch noch gerecht. Besonders der Ostargau mit den beiden Zentren Baden und Brugg, dann aber auch Zofingen, die Kantonshauptstadt Aarau sowie das Freiamt mit der Agglomeration Wohlen haben nicht akzeptable Nachteile hinzunehmen. Bei der Nationalbahnlinie und der Seetalverbindung erhält man zudem den Eindruck, dass es sich hier um «Stiefkinder» der SBB handelt, was angesichts der siedlungspolitisch wichtigen Funktion dieser Strecken nicht begreiflich ist.

Der Aargau als SBB-Kanton. Dass an einem geschlossenen Einsatz für die Aargauer SBB-Anliegen nicht zu zweifeln ist, bezeugen wiederholte Vorstösse im eidgenössischen Parlament (ich erinnere an Interventionen von Ständerat Binder sowie der Nationalräte Loretan und Rüttimann sowie des Schreibenden), dann aber auch wiederholte Meinungsäusserungen in der Presse (besonders in der Region Baden ist eine weite Verbitterung festzustellen) und schliesslich eine jüngste Eingabe des aargauischen Regierungsrates zum Neuen Reisezugkonzept. Allen Vorwürfen und Forderungen gemeinsam ist die Erkenntnis, dass der Aargau gesamthaft, und einzelne wichtige Regionen, nicht ihrem Gewicht entsprechend bei den SBB behandelt und eingestuft werden. Die Inbetriebnahme der Heitersberglinie brachte zwar eine schnellere Direktverbindung zwischen Zürich–Bern–Genf, aber nur ganz wenige dieser Züge hielten in Lenzburg oder Aarau und die beiden wichtigen Städte Baden und Brugg wurden ganz umfahren. Neu sollen alle Züge der Jurafusslinie über den Heitersberg tunnel geleitet werden. Der Aargau hatte aber in den vergangenen Jahren umgekehrt zahlreiche immissionssträchtige SBB-Anlagen zu übernehmen, die viel Land beanspruchten. Zu erinnern sei an den Güterbahnhof im Limmattal (zur Entlastung von Zürich!), wo auf 60 Geleisen über 130 Züge und 5500 Wagen täglich abgefertigt werden. Weiter belastete die neue Entlastungsschleife über Würenlos–Wallisellen dieselbe Region. Hinzu kommt seit dem 31. Mai 1981 zur Entlastung der Gotthardlinie für den Reiseverkehr die neue Ausgleichsgruppe Hembronn bei Wohlen, wo auf zehn Geleisen total 8 Kilometer Schienenstränge als «Parkplatz» für Güterzüge gebaut wurden. Der Aargau liefert umgekehrt mit seinen Bahnhöfen den SBB einen grossen Anteil an den Reiseverkehr. Das benachteiligte Baden hält den 10. Rang aller Bahnhöfe nach verkauften Billetten, Brugg und Aarau befinden sich in der Spitzengruppe der Schweizer Bahnhöfe, und ebenso weisen die Bahnhöfe Lenzburg, Zofingen, Wohlen, Killwangen-Spreitenbach und Wettingen respektable Umsätze auf. Wenn aber der Aargau je länger, je mehr zum reinen Durchfahrtskanton degradiert wird, kann das nicht ohne Folgen für den Reiseverkehr bleiben.

Die konkreten Fahrplananliegen. Die konkreten Fahrplanforderungen auf Einführung des Neuen Reisezugkonzepts hin sind gestützt durch Eingaben zahlreicher Gemeinden, Verbände und Privater. Im wesentlichen sind sie in den Interpellationsfragen aufgezählt. Schwerwiegend wird der Wegfall aller Jurafuss-Schnellzüge für Baden und Brugg, aber auch der Verlust aller direkten Schnellzugsverbindungen für den Aargau über Bern hinaus nach der Westschweiz und über Zürich hinaus in die Ostschweiz nach St. Gallen empfunden. Zofingen, das als einzige Stadt im Aargau von der Gotthardlinie profitiert, darf nicht schlechter eingestuft werden. Dass ein tägliches Schnellzugspaar von Aarau durch das Freiamt ins Tessin wegfallen müsste, ist völlig unverständlich und ungerecht, wenn man sich die Belastung dieser Strecke mit Güterzügen vergegenwärtigt. Der gut frequentierten Freiamtlinie muss unbedingt von Aarau nach Wohlen (mit 12 000 Einwohnern viertgrösste Aargauer Gemeinde) der Studentakt und dem Limmattal ebenso kompromisslos für die Regionalzüge Brugg–Baden–Zürich der Halbstundentakt geboten werden.

Um Engpässe zu verhindern und dem Bahnkunden entgegenzukommen, sind zudem dringend im Aargau einige Bahnhofausbauten voranzutreiben. Baden und Aarau sind nicht ihrem Gewicht entsprechend ausgebaut, in Rheinfelden, Möhlin, Frick, Turgi, Henschiken und Dottikon-Dinti-

kon fehlen Zwischenperrons und verhindern damit Verbesserungen bei Regionalzügen.

Benachteiligte Nationalbahn- und Seetalbahnstrecken. Es erscheint dringend, diese beiden Strecken durch die SBB nicht weiter zu vernachlässigen. Auf beiden Linien ist das Wagenmaterial dringend zu überprüfen. Auf der Linie Zofingen–Aarau–Wettingen fehlen seit 1977 die Erstklasswagen. Reisende mit Erstklassbilletten, die nur eine Verbindungsstrecke der Nationalbahnlinie benutzen, sind die Geprellten. Das Fahrtempo sollte erhöht und die Stationsbetreuung verbessert werden. Ein weiterer Personalabbau wirkt sich schädlich aus.

Für die Strecke Wildegg–Luzern (51 Kilometer) braucht der Reisende heute anderthalb Stunden Reisezeit. Die Streckenführung muss dringend verbessert werden. Aber auch auf der Seetalbahn mangelt es an gutem Wagenmaterial. Alte Plattformwagen, ohne geschlossenen Zwischengang, stehen seit über 30 Jahren in Betrieb und sind gefährlich. Die Bevölkerung steht hinter diesen beiden Bahnlängen und es wäre unverständlich, wenn von den SBB weiter in «Abbaupolitik» gemacht würde. Besonders bei der Nationalbahnlinie hat der Grosse Rat die vorgeschlagene Bus-Umstellung im östlichen Aargau abgelehnt und ein Aktionskomitee mit 1400 Mitgliedern widerspiegelt den starken Rückhalt in der Öffentlichkeit.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

Rapport écrit du Conseil fédéral

Das Neue Reisezugkonzept (NRK) hat die Abwicklung eines logisch aufgebauten und systematischen Fahrplans auf einem historisch gewachsenen, vorgegebenen Streckennetz zum Ziel. Seine Verwirklichung bedingt massive Änderungen gegenüber dem konventionellen Betriebskonzept. Der Bundesrat hat die Entwicklung des neuen Systems von Anfang an aufmerksam verfolgt. Er war sich immer bewusst, dass der Übergang zum NRK eingreifendere Auswirkungen zeitigen würde als die herkömmlichen Fahrplanwechsel. Mit einer bis Ende Juni 1982 befristeten Änderung zur Fahrplanverordnung hat er die Voraussetzungen geschaffen, damit die Kantone die neue Fahrplanlage eingehend beurteilen und das ihnen zustehende Mitspracherecht ausüben können. In Abweichung vom bisherigen Verfahren erhielten alle Stände bereits in einer Vorphase zweimal die Möglichkeit, sich zum NRK-Fahrplanentwurf zu äussern.

Die Stellungnahmen der Kantone nach diesen ersten Prüfungen waren überwiegend positiv, so dass der Bundesrat am 27. Mai 1981 den Bundesbahnen grünes Licht zur Verwirklichung der Neuerungen erteilen konnte. Darauf folgte das ordentliche Fahrplangenehmigungsverfahren. Die Kantone erhielten darin nochmals Gelegenheit, unberücksichtigte Änderungsbegehren an die Bahnunternehmen zu richten. Deren Entscheide lagen Ende November 1981 vor. Von den Bahnen nicht berücksichtigte Begehren konnten die Kantone dem Bundesamt für Verkehr zum Entscheid unterbreiten. Dies galt auch für Begehren gegenüber den SBB. Das Amt hat vor kurzem entschieden.

Gegen abweisende Entscheide des Bundeamtes für Verkehr steht den Kantonen das Recht zur Verwaltungsbeschwerde beim Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement zu. Letzte Beschwerdeinstanz ist der Bundesrat. Mit Rücksicht auf dieses Verfahren sind die Voraussetzungen für eine materielle Stellungnahme des Bundesrates zu den vom Interpellanten gestellten Fragen nur insoweit möglich, als sie nicht Gegenstand der Eingabe des Kantons Aargau bilden.

In diesem Sinne können die gestellten Fragen wie folgt beantwortet werden:

1. Aufgrund der Anzahl Schnellzugshalte kann nachgewiesen werden, dass die Region Baden/Brugg auch nach Eröffnung der Heitersberglinie nicht schlechter gestellt war als vor dem Bestehen dieser Abkürzungslinie. Im Taktfahrplan werden die stündlich verkehrenden Jurafuss-Schnellzüge alle den Weg über die Heitersberglinie

benützen, weil die Verkehrsströme auf dem Abschnitt Olten–Zürich eine Stärke erreichen, die es rechtfertigt, den Zeitgewinn von rund 10 Minuten generell auszunützen. Damit können den Regionen Aarau–Olten und den am Jura-Südfuss gelegenen Städten rasche und attraktive Verbindungen mit Zürich und der Ostschweiz angeboten werden. Bei relativ geringen Verkehrszahlen zwischen Baden/Brugg und den Jurafuss-Städten in den Kantonen Solothurn, Bern und Waadt war es zu verantworten, die direkte Verbindung aufzugeben. Indessen sind auch in Zukunft täglich 32 Umsteigeverbindungen vorhanden, die im Durchschnitt allerdings eine Reisezeitverlängerung von 9 Minuten bedingen.

Was die direkten Verbindungen nach Bern anbelangt, so verkehren im heutigen Fahrplan zwischen Baden, Brugg einerseits und Bern andererseits rund 20 direkte Schnellzüge. Das Grundangebot des Taktfahrplans hingegen sieht vor, Baden und Brugg zweistündlich mit direkten Zügen von und nach Bern zu bedienen. In den übrigen Stunden wird die Verbindung mit Umsteigen in Olten hergestellt. Dieses Angebot entspricht ungefähr der Stärke der Verkehrsströme. Um den vom Kanton Aargau noch vor Beginn des Fahrplanverfahrens erhobenen Forderungen soweit als möglich zu entsprechen, sind im Fahrplangentwurf in jeder Richtung drei weitere direkte Schnellzüge aufgenommen worden. Diese Züge sollen vorerst versuchsweise für ein Jahr verkehren, um die Bedürfnisfrage abklären zu können. Damit werden im Taktfahrplan 26 Direktverbindungen und 10 Umsteigeverbindungen angeboten, was einer beträchtlichen Vermehrung gleichkommt.

2. Für Baden und Brugg sind sowohl Richtung Westschweiz via Bern als auch Richtung St. Gallen stündliche Verbindungen mit Umsteigen vorhanden. Mit den gegenwärtigen Kapazitäten ist es nicht möglich, sowohl via Brugg als auch via Lenzburg direkte Verbindungen Richtung Westschweiz und Richtung Ostschweiz zu bieten.

Zwischen Brugg, Baden und Zürich verkehren – ausgenommen in den späteren Abendstunden – zwei Schnellzüge pro Stunde, wobei die Intervalle unterschiedlich sind. Im Vergleich zu heute werden mehr Schnellzüge und gleich viel Regionalzüge geführt:

Was die Regionalzüge betrifft, ist die Forderung nach dem 30-Minutentakt mit dem vorgesehenen Angebot teilweise erfüllt. Zwei Regionalzüge verkehren:

- Montag bis Freitag in 10 Tagesstunden
- Samstag in 5 Tagesstunden
- Sonntag in 2 Tagesstunden in jeder Richtung.

Die Zürcher S-Bahn wird den integralen 30-Minutentakt der Regionalzüge zwischen Brugg und Zürich bringen. Heute sind dafür die Voraussetzungen noch nicht gegeben.

Was die Verkehrstage des Schnellzugspaares durch das Freiamt sowie den vollen Stundentakt zwischen Wohlen und Aarau anbelangt, so bilden diese Forderungen Gegenstand des Fahrplanverfahrens. Es ist lediglich klarzustellen, dass die gegenwärtig gebotene Schnellzugsverbindung nicht ins Tessin, sondern lediglich bis Arth-Goldau führt.

3. Auch das Begehren um Anhalt der Intercity-Züge in Zofingen ist im Rahmen des gesetzlichen Fahrplanverfahrens gestellt worden.

4. Mit Inkrafttreten des Fahrplans 1977/1979 wurde für die Nationalbahnstrecke Zofingen–Wettingen auf die Führung der ersten Wagenklasse verzichtet, weil die Reisendenzahlen zeigten, dass nur ein äusserst geringes Bedürfnis vorhanden ist. Im Taktfahrplan ist keine wesentliche Veränderung zu erwarten, da zwischen Aarau und Lenzburg sowie zwischen Lenzburg und Zürich stündlich verkehrende Schnellzüge zur Verfügung stehen. Der Verzicht auf die Führung der ersten Wagenklasse darf als echte Rationalisierungsmassnahme bezeichnet werden. Wagen mit Erstklassabteilen sind in Beschaffung und Unterhalt teurer. Oft kann auf Verstärkungswagen verzichtet werden, die sonst für die Zweitklasspassagiere mitgeführt werden müssten,

während gleichzeitig die Erstklassplätze nicht beansprucht werden.

Es werden im Taktfahrplan die gleichen Pendelkompositionen eingesetzt wie heute, da keine anderen zur Verfügung stehen. Eine Verbesserung steht insoweit in Aussicht, als die in diesen Kompositionen laufenden Steuerwagen voraussichtlich ab 1983 revidiert werden.

Die Beschränkung der Bedienungszeiten einzelner Stationen stellt eine Rationalisierungsmassnahme dar. Die Bundesbahnen sind angesichts ihrer finanziellen Lage und ebenso sehr auch wegen des Personalmangels zur Durchsetzung dieser Massnahme gezwungen.

5. Bei der Sanierung der Seetalbahn handelt es sich um eine langfristige Angelegenheit. Am dringlichsten erscheint die Beseitigung oder Entschärfung der zahlreichen niveaugleichen Übergänge. Erst mittel- bis langfristig kann an eine Geschwindigkeitserhöhung herangetreten werden. Entsprechende Projekte sind in Angriff genommen worden.

In bezug auf das Wagenmaterial ist zu sagen, dass heute Personenwagen in Leichtbauart eingesetzt werden, die vor rund 30 Jahren eigens für die Seetalbahn beschafft worden sind. Diese weisen offene Plattformen auf, was ihnen ein etwas altertümliches Aussehen verleiht. Der Ersatz durch neuere Wagen ist für 1983 vorgesehen.

Bezüglich der Fahrplangestaltung gelten im Taktfahrplan die gleichen Grundsätze wie auf vergleichbaren Linien des Netzes: stündlich verkehren Regionalzüge, wobei einzelne Lücken vorgesehen sind, die es ermöglichen, die Reinigung und die technische Wartung des eingesetzten Rollmaterials tagsüber vorzunehmen.

Entscheid siehe unten – Décision voir ci-après

81.553

Interpellation Crevoisier

Taktfahrplan – Horaire cadencé

Wortlaut der Interpellation vom 1. Dezember 1981

Ende Mai 1982 werden die SBB auf ihren ganzen Eisenbahnnetz den Taktfahrplan einführen. Jedermann ist sich der Bedeutung dieses Vorhabens bewusst, dessen Ziel es ist, das Angebot im Bahnverkehr wesentlich zu verbessern. Niemand zweifelt daran, dass die Verantwortlichen in der SBB-Direktion die Umstellung vom alten auf den neuen Fahrplan bis in die kleinsten Einzelheiten geprüft haben. Konkret wird aber alles von der Zusammenarbeit und der Einstellung des Dienstpersonals abhängen. Wir möchten deshalb wissen:

1. ob das Personal, vom dem das Gelingen dieses Vorhabens abhängt, genügend darüber informiert worden ist, was man von ihm erwartet;
2. wie und auf welcher Ebene diese Information stattgefunden hat;
3. ob man diesem Personal insbesondere erlaubt hat, mit Kollegen aus anderen Ländern Kontakt aufzunehmen, in denen ein solcher Taktfahrplan schon eingeführt worden ist;
4. ob die Direktion der SBB an den Stress gedacht hat, dem die Angestellten ausgesetzt sind, die von einem Tag auf den anderen mit einer gänzlich neuen Situation konfrontiert sein werden und dabei – wie immer – für die Sicherheit des Verkehrs sorgen müssen? Welche Massnahmen wurden getroffen, um diesen Personen während der Einführungszeit des Taktfahrplans die Aufgaben zu erleichtern und zu vereinfachen?

Interpellation Bircher Taktfahrplan. Begehren des Kantons Aargau

Interpellation Bircher Horaire cadencé. Requêtes du canton d'Argovie

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	81.536
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.03.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	561-563
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 381

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.