

Skandal, den Sie in Aussicht stellten, kann nicht stattfinden. Wir haben ja sonst genug solche Sachen. Es wurde tatsächlich, wie Sie gesagt haben, bereits vor vier Wochen auf die Bahnhöferweiterung verzichtet. Damit stellt sich selbstverständlich auch die Frage des Landerwerbes neu. Damit stellt sich auch die Enteignungsfrage nicht mehr. Eine Sitzung der Eidgenössischen Schätzungskommission, die in dieser Sache vor einigen Wochen hätte stattfinden sollen, wurde deshalb bereits abgesagt. Sogar, wenn bereits enteignet worden wäre, hätten die SBB keine Möglichkeit gehabt – wie Sie das befürchteten –, dort Spekulationen zu betreiben, und zwar deshalb nicht, weil es im eidgenössischen Enteignungsgesetz eine Bestimmung gibt, dass der enteignete Landeigentümer die Rückübertragung verlangen kann, wenn das Land nicht innert fünf Jahren verwendet wird für den Zweck, für den es enteignet wurde. Die Landeigentümer im Raume Biel–Pieterlen wären also in der Lage gewesen, Spekulation und Skandal zu vermeiden, sogar, wenn die Enteignung durchgeführt worden wäre.

Genehmigt – Approuvé

82.069

**Internationale Eisenbahntransporte COTIF.
Übereinkommen**
**Transports internationaux ferroviaires COTIF.
Convention**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 27. Oktober 1982 (BBI III 911)
Message et projet d'arrêté du 27 octobre 1982 (FF III 868)

Beschluss des Ständerates vom 28. Februar 1983
Décision du Conseil des Etats du 28 février 1983

Antrag der Kommission

Eintreten und Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Entrer en matière et adhérer à la décision du Conseil des Etats

Herr **Räz** unterbreitet namens der Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Das internationale Eisenbahntransportrecht wurde vor 90 Jahren geschaffen und wird zurzeit in den Internationalen Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) geregelt. Beide Übereinkommen werden durch Zusätze ergänzt. Die Übereinkommen wurden 1980 vollständig revidiert. Die Vertragsstaaten werden künftig die zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) bilden. Die Organisation hat ihren Sitz in Bern.

Das zu genehmigende Übereinkommen ist auch neu gegliedert: Die institutionellen Bestimmungen sind im Grundsatz-übereinkommen (COTIF) festgelegt, die materiellen Bestimmungen in den Anhängen A und B (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck, CIV, und von Gütern, CIM).

Die Einheitlichen Rechtsvorschriften in den Anhängen A und B regeln das Verhältnis zwischen den Bahnen und ihren Benützern (Reisenden, Absendern von Gepäck und Gütern, Empfängern) sowie die Beziehungen der Bahnen untereinander, die sich aus der gemeinsamen Haftung ergeben. Die Rechtsordnung, die mit diesen Vorschriften geschaffen wird, gleicht wie bisher unserem Bundesgesetz von 1943 über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen.

Bei den einheitlichen Rechtsvorschriften über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) ist die Beförderungspflicht für Stückgüter aufgehoben worden. Damit haben die Mitgliedstaaten ihren Willen bekundet, die Bemühungen der Eisenbahnunternehmungen, sich auf die gewinnbringenden Verkehrsarten zu konzentrieren, zu unterstützen.

Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) ist von allen 33 bisher beteiligten Vertragsstaaten unterzeichnet worden.

Das Übereinkommen bringt weder für den Bund noch für die Kantone zusätzliche finanzielle Auswirkungen. Das Übereinkommen kann jederzeit gekündigt werden; es führt aber eine multilaterale Rechtsvereinheitlichung im Sinne von Artikel 89 Absatz 3 Buchstabe c der Bundesverfassung herbei und untersteht deshalb dem fakultativen Staatsvertragsreferendum.

Die Verkehrskommission beantragt Ihnen einstimmig, auf die Vorlage einzutreten und das Übereinkommen zu genehmigen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Titel et préambule, art. 1 et 2

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 76 Stimmen
(Einstimmigkeit)

83.007

Flughafen Genf. Bahnanschluss. Zusatzkredit
Aéroport de Genève. Raccordement ferroviaire.
Crédit supplémentaire

Botschaft und Beschlussentwurf vom 31. Januar 1983 (BBI I 897)
Message et projet d'arrêté du 31 janvier 1983 (FF I 893)

Beschluss des Ständerates vom 8. Juni 1983
Décision du Conseil des Etats du 8 juin 1983

Antrag der Kommission

Eintreten und Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Entrer en matière et adhérer à la décision du Conseil des Etats

Räz, Berichterstatter: 1980 bewilligte unser Parlament für den Bahnanschluss an den Flughafen Genf einen Kredit von 64 Millionen Franken an die Gesamtausbaukosten von 189 Millionen Franken. Die Grundlage der damaligen Kostenermittlung bildete lediglich eine Projektstudie der SBB. Dabei wurden bauliche Erkenntnisse beim Flughafenanschluss Zürich miteinbezogen. Die verkehrspolitische, volkswirtschaftliche, aber auch staatspolitische Bedeutung gegenüber Genf, der Region, der Westschweiz sowie die Gleichbehandlung bei Zürich-Kloten wurden vom Parlament bejaht, und der Bundesbeschluss wurde gutgeheissen. Der prozentuale Kostenverteiler der gesamten Investitionen wurde, wie in Zürich, mit 6 Prozent Kanton, 34 Prozent Bund und 60 Prozent SBB beschlossen. Weitere Projektierungsarbeiten, Bauteuerung und Erfahrungen in Zürich-Klo-

ten seit 1978 haben gezeigt, dass sich heute der Gesamtaufwand für den Bau der Flughafenlinie auf 278 Millionen Franken beläuft. Der Gesamtaufwand von 1978 wird somit um 89 Millionen Franken überschritten und erfordert einen diesbezüglichen Zusatzkredit. 49 Millionen Franken sind teuerungsbedingt, 40 Millionen Franken sind technische und projektbedingte Mehrkosten. Folgende Gründe führten zu dieser Situation:

Der Voranschlag 1978 von 189 Millionen Franken beruhte auf einer Kostenschätzung (Projektstudie), welche durch einen Brief des EVED vom 9. Oktober 1978 an den Verwaltungsrat der SBB ausgelöst wurde und zeitlich keine Detailprojektierung zulies. Die Ungenauigkeiten dieser Projektstudie von 24 Millionen Franken liegen somit im Bereich des Möglichen. Dazu kommen die nicht voraussehbaren Arbeiten und Projektänderungen von 16 Millionen Franken. Es handelt sich um ein sehr komplexes Bauprojekt auf sehr engem Raum. Es muss auf die doppelspurige Eisenbahnlinie, die Autobahnkreuzung, bestehende Gebäude und den dichten Verkehr Rücksicht genommen werden. Eine Delegation der Verkehrskommission konnte sich an Ort und Stelle davon überzeugen. Die Bahnhofhalle muss verschoben und um zwei Meter gehoben werden, damit sich Bahnhofhalle und Ankunftshalle auf gleicher Höhe befinden. Die Perrons werden von 9 auf 10,3 Meter verbreitert, um die Zirkulation der Reisenden zu verbessern. Ein zusätzliches Obergeschoss sowie Anlagen für den Gepäckverkehr sollen gebaut werden. Sie bringen Räume mit mehr natürlicher Belichtung, Fernmeldeeinrichtungen, Beteiligung am Zivilschutzraum sowie eine bessere Luftregulierung verursachen zusätzliche Kosten.

Die 49 Millionen Franken teuerungsbedingte Mehrkosten sind nach Bundesbeschluss vom 20. Juni 1980, Artikel 3, geregelt. Die 40 Millionen Franken für technisch- und projektbedingte Mehrkosten werden nach den Richtlinien von Zürich-Kloten aufgeteilt. Das bringt hier 2,4 Millionen Franken für den Kanton Genf, 5 Millionen Franken für die SBB nach kommerziellem Nutzen, 32,5 Millionen Franken für den Bund über einen Zusatzkredit. Rechtlich stützt sich dieser Zusatzkredit auf die gleichen Grundlagen wie der ursprüngliche Verpflichtungskredit: Artikel 19 Bundesgesetz Schweizerische Bundesbahnen sowie Bundesbeschluss vom 20. Juni 1980.

Der guten Ordnung halber darf erwähnt werden, dass mit diesem Vorgehen teure Detailprojektierungskosten, Zeitverschleiss, Verzögerung des Baubeginns und die damit verbundene Teuerung und zusätzliche Kosten umgangen werden konnten. Weitere Verzögerungen oder sogar Einstellung einzelner Arbeiten würden zusätzliche Kosten verursachen. Sie hätten auch Auswirkungen auf die Wirtschafts- und Beschäftigungslage.

Ihre Verkehrskommission hat sich nach eingehender, hart und heftig geführter Diskussion und nach Abwägen aller positiven und negativen Aspekte für Eintreten auf den Bundesbeschluss entschieden. Sie empfiehlt Ihnen ohne Gegenstimme – bei 6 Enthaltungen – aus verkehrs- und staatspolitischen Gründen, Genf und der Westschweiz gegenüber, dem Bundesbeschluss und damit dem Zusatzkredit von 32,5 Millionen Franken zuzustimmen.

M. Couchepin, rapporteur: Dans un système moderne de transports, les aéroports intercontinentaux doivent être reliés directement au réseau ferroviaire. C'est déjà le cas à Zurich-Kloten et c'est un succès.

En juin 1980, le Parlement a voté les premiers crédits pour la création d'une liaison ferroviaire entre la gare de Cornavin-Genève et l'aérodrome de Cointrin. Nous avons alors, dans le même élan, approuvé la répartition des coûts d'investissement entre le canton de Genève, la Confédération et les CFF. Un montant correspondant aux 6 pour cent du coût des travaux a été mis à la charge du canton de Genève. La Confédération prend en charge 34 pour cent de la dépense et les CFF le reste, soit 60 pour cent.

Dans le projet initial, les investissements nécessaires étaient estimés à 189 millions de francs, niveau des prix de

1978. Ce chiffre avait été calculé sur la base d'un avant-projet qui n'entrait pas dans les détails de la réalisation de l'ouvrage. Depuis lors, le projet définitif a été établi. On a alors constaté que le coût de l'ouvrage avait été sous-estimé de quelque 10 pour cent. D'autre part, des améliorations ont été apportées à la conception de l'œuvre, modifications qui entraînent une augmentation de 7 pour cent environ de l'investissement.

Aujourd'hui, nous sommes appelés à approuver l'ouverture d'un crédit additionnel de 32,6 millions de francs pour couvrir la part de la Confédération aux frais supplémentaires de 40 millions de francs dus aux exigences techniques et aux modifications du projet.

L'investissement supplémentaire sera réparti de la même façon que le crédit initial, soit 34 pour cent à la Confédération, 60 pour cent aux CFF et 6 pour cent au canton de Genève. La part de la Confédération, je le répète, s'élèvera finalement à 32,6 millions de francs.

Quant aux frais supplémentaires découlant de l'augmentation du coût de la vie, ils se montent à 49 millions de francs environ. Ils ne font pas l'objet d'une décision aujourd'hui.

Notre commission s'est longuement penchée sur les questions de principe qui se posent à propos de ce crédit. Est-il admissible que déjà trois ans après l'approbation d'un premier crédit, le Conseil fédéral revienne à la charge pour obtenir les crédits nécessaires au financement d'améliorations qui auraient pu ou dû être prévues dès le départ? Est-il justifié de présenter au Parlement, comme cela a été fait il y a trois ans, un devis basé sur un simple avant-projet qui, de par sa nature même, est imprécis, cela au risque de devoir demander des crédits complémentaires importants? Les avis divergent évidemment à ce propos. Il serait souhaitable de demander au Parlement le crédit initial sur la base d'un projet définitif, mais cela aurait coûté beaucoup de temps et aussi beaucoup d'argent et une seconde question se serait alors posée: est-il concevable d'établir un projet définitif alors qu'on n'est pas sûr d'obtenir le feu vert des autorités responsables de l'attribution des crédits?

Cependant, quel que soit l'intérêt que présentent ces questions, elles demeurent théoriques dans la mesure où votre commission reste convaincue de l'utilité du projet, de même qu'elle est convaincue de la nécessité d'apporter au projet les améliorations souhaitées par les CFF, qui sont le maître de l'ouvrage.

Je n'entrerai pas dans le détail du projet, mais il convient de citer quelques-unes des améliorations jugées indispensables par les Chemins de fer fédéraux. Il s'agit des améliorations apportées aux installations pour le traitement des bagages, de l'élargissement des quais – modification dictée par les expériences positives faites à la gare de Kloten – d'améliorations esthétiques et d'autres changements apportés aux installations techniques et sanitaires, au restaurant et aux magasins de vente, de la création d'un niveau supérieur supplémentaire et d'autres modifications destinées à accroître le confort des voyageurs.

Votre commission, par 13 voix sans opposition, mais avec 6 abstentions, vous propose de voter le crédit supplémentaire et l'arrêté y relatif, en tenant compte en particulier de la nécessité de ces aménagements pour l'économie de la région desservie par l'aéroport intercontinental de Genève-Cointrin.

Vetsch: Am 19. Juni 1980 hat unser Rat dem Bundesanteil von 64 Millionen Franken (gleich 34 Prozent) an die Gesamterstellungskosten des Bahnanschlusses für den Flughafen Genf von 189 Millionen Franken zugestimmt.

Drei Jahre später sollen wir nun den Bundesanteil um nicht weniger als 50 Prozent auf 96 Millionen Franken erhöhen; dies ohne Berücksichtigung der Teuerung. Die Begründung dafür haben Ihnen die Kommissionsreferenten gegeben.

Die damalige Kreditvorlage muss als unsorgfältig qualifiziert werden. Es ist für das Parlament ganz einfach unzumutbar, wenn von ihm nach definitiver Projektierung eine Erhöhung des Bundesbeitrages um 50 Prozent (ohne Teuerung) angebeht wird. Solches kann mit Projektbereinigung,

Ungenauigkeit im Vorprojekt, zuwenig Zeit bei der Ausarbeitung, Verbesserungen am Projekt durch Erfahrungen in Kloten, nicht ausreichend begründet werden.

Schon gegenüber den ursprünglichen Gesamtkosten von 189 Millionen Franken kam in der Verkehrskommission zum Ausdruck, dass man sie als sehr hoch empfindet. Um so mehr befremdet uns diese massive und uns allzu selbstverständlich präsentierte Aufstockung. Werden im nachhinein nun einfach noch zusätzliche Wünsche erfüllt? Mit Sparsamkeit und Beschränkung auf das Notwendige hätte man mit dem ursprünglichen Kreditrahmen von 189 Millionen Franken wohl auskommen können, ich meine auskommen müssen. Dies um so mehr, als der kommerzielle Wert der zusätzlichen Investitionen für die SBB um fünfmal geringer eingeschätzt wird als die ursprünglichen Gesamtkosten. Deshalb hat die SBB an die zusätzlichen Kosten nur 12,5 Prozent zu bezahlen und nicht, wie an die ursprünglichen Kosten, 60 Prozent. Die Mehrkosten tragen demnach nichts oder nur wenig zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der neuen Flughafenlinie bei.

Ich fasse zusammen: Das Vorhaben Flughafenanschluss Genf ist verkehrspolitisch gut und verdient unsere Unterstützung. Die Kosten sind hoch, wenn nicht zu hoch. Das Vorgehen bezüglich Bundesbeiträge ist schlecht und darf sich auf keinen Fall wiederholen. Es ist deshalb nicht erstaunlich, dass sich in der Verkehrskommission 6 der Stimme enthalten haben.

Le président: Le groupe libéral communique qu'il renonce à s'exprimer mais qu'il approuvera le projet.

Mme Christinat: Sans vouloir faire un long historique, je pense qu'il est utile de rappeler que le canton de Genève, grâce au dynamisme et à l'esprit d'initiative de ses milieux dirigeants, s'est lancé dans l'aventure de l'aéronautique en 1922 déjà. Depuis cette date, le trafic aérien a littéralement explosé et les centaines de milliers de passagers qui utilisent nos aéroports en font foi. Il va de soi que le développement de nos aéroports n'est pas allé sans poser quelques problèmes. En tout premier lieu, et à cause, d'une part, d'un plus grand nombre de vols, et, d'autre part, de la grandeur et du bruit de la plupart des appareils, il a fallu prendre des mesures pour sauvegarder une certaine qualité de vie aux abords des pistes et ce, d'autant plus que la construction d'immeubles près des aéroports a continué à se développer malgré les nuisances.

Vinrent ensuite les difficultés occasionnées par le transport quotidien de milliers de passagers entre l'aéroport et le centre de la ville ou la gare pour tous ceux qui poursuivent leur voyage en chemin de fer. Pendant plusieurs années, aussi bien à Kloten qu'à Cointrin, ce transport se faisait en car, c'est-à-dire par la route, avec tous les inconvénients et la pollution que cela suppose. Il fallait donc prendre des mesures et c'est ainsi que Kloten a été équipé d'une gare qui relie l'aéroport au réseau des CFF. Cette formule facilite les opérations de départ et d'arrivée en permettant aux passagers de passer directement d'un moyen de transport à un autre. De plus, et c'est loin d'être négligeable, le trafic routier des cars est remplacé par le train, ce qui ne peut que favoriser la protection de l'environnement.

L'avantage d'une collaboration étroite entre l'avion et le train est donc évident et le succès de la nouvelle gare de Zurich-aéroport est là pour le confirmer. C'est pourquoi Genève souhaite tout naturellement pouvoir faire bénéficier son aéroport des mêmes infrastructures que celles réalisées il y a quelques années déjà à Kloten.

Le premier message du Conseil fédéral pour la liaison gare Cornavin-aéroport de Cointrin a été soumis aux Chambres en 1979 et l'arrêté voté en 1980. Selon les renseignements qui nous avaient été fournis à l'époque, le projet était calqué en grande partie sur celui de Kloten dont la conception paraissait valable et de nature à être retenue également pour Cointrin. Nous nous attendions, comme dans toute entreprise de cette envergure, à un certain dépassement, ne serait-ce qu'en raison du renchérissement. Nous

connaissions d'ailleurs de nombreux cas de ce genre. Or, le message que nous discutons aujourd'hui porte sur un crédit additionnel d'un montant global de 40 millions. Cette importante rallonge surprend au premier abord mais en y regardant de plus près, l'on constate qu'elle provient surtout du fait que le projet initial a été en partie modifié, et ceci pour plusieurs raisons.

Le groupe socialiste ne remet pas en question le bien-fondé de la liaison Cornavin-Cointrin. Toutefois, quelques-uns de ses membres ont manifesté un certain étonnement de recevoir si peu de temps après le vote du premier message, une nouvelle demande de crédits pour des transformations assez sensibles par rapport au premier projet. La Commission des transports et du trafic s'est rendue sur place pour être encore mieux à même de constater la nécessité des modifications demandées. Ses membres ont ainsi pu se rendre compte de l'ampleur et de l'importance des travaux entrepris par le canton de Genève. En effet, entre le Palais des expositions où se tient chaque année le Salon de l'automobile et l'aéroport, vient s'insérer l'immense chantier de l'autoroute de contournement, de la future gare CFF, d'un nouveau grand parking et de l'agrandissement des voies d'accès à l'aérogare.

Le canton de Genève réalise ainsi une profonde modification des structures d'accueil sur son territoire qui, une fois terminée, devrait donner satisfaction à tous ceux qui, soit par obligation professionnelle, soit pour le plaisir, doivent emprunter la route, le rail ou les airs.

Dans ce contexte, il n'est évidemment pas question de remettre en cause le crédit supplémentaire qui nous est demandé. Tout au plus, pourrait-on regretter que le premier projet ait peut-être été étudié un peu superficiellement mais on peut aussi penser que si les études avaient été plus poussées, le crédit initial aurait été également plus élevé et par conséquent, le second beaucoup moins important. Ce qui compte aujourd'hui, c'est que les travaux puissent se poursuivre et que Genève soit équipée de manière à pouvoir accueillir, dans les meilleures conditions possibles, les voyageurs qui arrivent dans notre pays. En effet, il ne faut pas oublier que du fait de la présence sur territoire genevois de nombreuses institutions internationales, le canton a des obligations particulières et la Confédération également. Je citerai pour mémoire la prochaine conférence sur la Palestine qui vient d'être annoncée et qui se tiendra à Genève au mois d'août une fois surmontées, comme nous l'espérons, les difficultés de son organisation. Elle réunira plus de mille personnes qui débarqueront toutes à Cointrin. De partout, on souhaite une relance de l'activité économique. Des travaux de cette envergure contribueront pendant plusieurs années à assurer du travail aux entreprises du canton. Il ne doit pas y avoir de jalousie ou de rivalité entre les deux grands aéroports internationaux de notre pays. En effet, comme l'a déclaré M. Borner, conseiller d'Etat responsable du Département de l'économie publique du canton de Genève, l'essor probable du trafic aérien est tel que dans quelques années, aussi bien Kloten que Cointrin, risquent d'être saturés. En attendant, il est normal et rationnel d'équiper Cointrin de la même manière que Kloten, afin que l'aéroport de Genève puisse remplir, lui aussi, son rôle dans l'intérêt de l'économie du pays. C'est pourquoi le groupe socialiste votera le crédit additionnel pour le financement du raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève.

Huggenberger: Die Botschaft für diesen Zusatzkredit fand Beachtung, denn drei Jahre nach der Bauvorlage über die Teuerung hinaus mehr als 20 Prozent Nachtragskredite für Anpassungen, Projektänderungen und Kreditüberschreitungen zu verlangen, sprengt doch den vertretbaren Rahmen. 1979 eilte es ausserordentlich, für den Flughafen Genf einen gleichwertigen Bahnanschluss wie jenen Klotens zu schaffen. Es ist müssig, sich im nachhinein nochmals über die Notwendigkeit eines praktisch gleichwertigen Anschlusses an den Kopfbahnhof Cointrin zu unterhalten. Allein wegen dieser Eile ist es erklärbar, dass man 1979 ohne Projekt und ohne Kostenvoranschlag – lediglich aufgrund eines

Vorprojektes und einer Kostenschätzung, in Anlehnung an den Ausbau in Kloten – die erste Vorlage unterbreitet hat. Die eidgenössischen Räte haben im Bestreben einer baldigen Gleichstellung der Bahnanschlüsse zu den beiden Flughäfen recht risikofreudig diese ungenügenden Unterlagen akzeptiert, womit zum voraus einprogrammiert war, was wir heute zu beschliessen haben. Es sind dies 24 Millionen als Folge der Ungenauigkeiten der ersten Kreditvorlage. Und es sind weitere 16 Millionen für Projektänderungen und Anpassungen an das, was man von Kloten aufgrund von Ausbau- und Betriebserfahrungen zusätzlich übernehmen will. Damit kostet der Bahnanschluss Genf total 278 Millionen Franken, im Vergleich dazu jener von Kloten 319 Millionen. Gestatten Sie noch einen weiteren Vergleich: Der gesamte Furkatunnel kostete 261 Millionen Franken. Zu beachten ist auch, dass die Baurechnung der SBB am Zusatzkredit nicht mehr wie bei der ersten Vorlage mit 60, sondern nur noch mit 12,5 Prozent partizipiert. Der Bundesanteil wird damit mehr als verdoppelt, weil die SBB zu Recht aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen diesen Mehrausbau nur noch ganz beschränkt übernehmen können. Und deshalb muss der Bund 32,6 Millionen der insgesamt 40 Millionen Zusatzkredit praktisch à fonds perdu nachschliessen.

Wenn sich in der Kommission sechs Mitglieder der Stimme enthalten haben, so richtete sich das nicht gegen die Wünsche der Westschweiz auf einen «klotengerechten» Ausbau ihres Flughafens. Es ist ein Wink an die Zuständigen, ein andermal dem Parlament keine 200-Millionen-Vorlage lediglich aufgrund eines Vorprojektes mit Kostenschätzung zu unterbreiten. Vielleicht drang bei einigen Kommissionsmitgliedern auch noch das Missbehagen durch, dass bei den Beratungen der Bundesbeiträge an die Bauprogramme der Flughäfen Basel, Genf und Zürich im letzten Sommer einige Parlamentarier bei der Abstimmung nur den Flughafen ihrer Region als beitragswürdig befanden.

Die CVP-Fraktion stimmt den Kostenüberschreitungen und damit dem Bundesbeschluss zu, nicht begeistert – was verständlich ist –, aber der Stimme der Vernunft folgend.

Bühler-Tschappina: Im Juni 1980 haben die eidgenössischen Räte den Grundsatzentscheid gefällt und damit dem Bahnanschluss des Flughafens Genf zugestimmt. Dadurch hat das Parlament klar zum Ausdruck gebracht, dass wir in unserem Land zwei mindestens theoretisch gleichwertige Flughäfen besitzen sollen. Einen sehr wesentlichen Teil zu diesem Grundsatzentscheid haben die staatspolitischen Überlegungen beigetragen. Wir wollten damit die Gleichwertigkeit und die Gleichbehandlung zwischen welscher und deutscher Schweiz manifestieren. Die SVP-Fraktion steht nach wie vor zu diesem Grundsatz.

Über die teuerungsbedingten Mehrkosten haben wir uns hier nicht zu unterhalten. Diese sind ja durch den Bundesbeschluss von 1980 abgedeckt. Von den rund 40 Millionen Franken zusätzlicher Kosten, die auf Projektänderungen und -erweiterungen zurückzuführen sind, hat der Bund über die ordentliche Rechnung, also ausserhalb der SBB, 32,6 Millionen Franken zu tragen, wofür jetzt dieser Zusatzkredit zu bewilligen ist. Der Bundesanteil wird dadurch um mehr als 50 Prozent angehoben.

Da stellt sich unweigerlich die Frage, ob die Vorbereitung des Beschlusses von 1980 seriös genug gewesen sei oder nicht. Wir sind der Meinung, dass er dies eindeutig nicht war. Der damalige Kostenvorschlag basierte nämlich – wie der Kommissionspräsident dargelegt hat – nur auf einer Projektstudie der SBB. Einerseits müssen wir uns heute natürlich selber bei der Nase nehmen, weil wir den damaligen Bundesbeschluss auf einer so mangelhaften Berechnungsgrundlage gefasst haben. Andererseits hätte man vielleicht doch erwarten dürfen, dass die ausführenden Organe dem damaligen Goodwill des Parlamentes für eine so rasche Verwirklichung des Vorhabens dadurch Rechnung getragen hätten, dass sie auf später aufgetauchte Wünsche nicht mehr eingegangen wären und versucht hät-

ten, mit den zur Verfügung stehenden Mitteln auszukommen.

Damit möchten wir die Zweckmässigkeit der Projektänderungen nicht etwa in Frage stellen. Aus unserem privaten Bereich wissen wir jedoch alle, dass zwischen Wünschbarem und Möglichem oft ein grosser Unterschied besteht. Privat ist wenigstens für die meisten von uns klar, welcher Weg einzuschlagen ist. Auch wenn der Staat die Differenz zu bezahlen hat, wäre es nicht verboten gewesen, die gleichen Überlegungen anzustellen. Hoffen wir, dass das in Zukunft auch im Bahnbereich vermehrt geschieht.

Damit bitte ich Sie namens der SVP-Fraktion, dem Zusatzkredit zuzustimmen.

Zwygart: Es wirkt befremdend, dass wir bloss drei Jahre nach unserer Kreditbewilligung von 189 Millionen Franken für den Ausbau der Flughafenlinie von Genf nach Cointrin schon einen Zusatzkredit von 89 Millionen Franken gutheissen sollen. Man nahm bei der Planung den Ausbau des Flughafens Kloten zum Beispiel und muss jetzt zum Ausgleich von Ungenauigkeiten 24 Millionen nachverlangen und für Projektänderungen 16 Millionen Franken. Erst jetzt wird zum Beispiel für den Einbau der Luftregulierung ein Zusatzkredit verlangt, nachdem man in Kloten schon von Anfang an diese Luftregulierung als unbedingt notwendig befand. Nachdem ich in unserer Kommissionssitzung von seiten der SBB keine Antwort erhielt, frage ich nun Herrn Bundesrat Schlumpf: Wurde hier leichtfertig gehandelt, dass schon jetzt im Anfangsbaustadium Projektänderungen notwendig werden, oder waren unfähige Leute am Werk, dass Ungenauigkeiten 24 Millionen mehr kosten? Oder war es Absicht, das Projekt möglichst wohlfeil zu verkaufen und uns schmackhaft zu machen? Es riecht da bedenklich nach Furkaloch. Man fragt sich: Wann kommt das nächste Nachkreditbegehren?

Es ist eindrücklich, wenn man sieht, was der kleine Kanton Genf – wie übrigens auch Zürich – für seinen Flughafen schon für Opfer gebracht hat, und er soll wissen, dass er bei diesem grossen Werk von der übrigen Schweiz nicht im Stich gelassen wird. Wir haben bei unserer Besichtigung auch eingesehen, dass die Bauarbeiten in Cointrin nicht unterbrochen werden sollten, weil auf dem riesigen Bauplatz zugleich am Flughafenbahnhof, am Bahntrasse, am Autobahnanschluss nach Frankreich und an grossen, bedeutenden Parkhäusern gebaut wird. Es würde grosse Mehrkosten verursachen, wenn die Bauarbeiten unterbrochen werden sollten und wir den Kredit nicht bewilligen würden. Unseren Confédérés zuliebe schlucken wir diese bittere Pille und hoffen, dass keine weiteren solchen Unannehmlichkeiten mehr folgen werden.

Wenn uns vom Bundesratstisch eine befriedigende Antwort auf die offenen Fragen gegeben werden kann, stimmt die unabhängige und evangelische Fraktion mehrheitlich dem Zusatzkredit zu.

Alder: Bei einer Vorlage, die den Kanton Genf betrifft, muss man als Deutschschweizer ja immer betonen, dass man nichts gegen die Welschen vorzutragen hat. In der Tat geht es hier nicht um einen Streit zwischen Deutschschweizern und Welschen; ich bitte die welschen Kolleginnen und Kollegen, dies gebührend zur Kenntnis zu nehmen.

Wir haben seinerzeit der Vorlage des Bundesrates zugestimmt, weil wir grundsätzlich als Befürworter des öffentlichen Verkehrs den Bahnanschluss Cointrin für sinnvoll erachteten und er uns nach den damaligen Kostenschätzungen auch vertretbar erschien. Das Zusatzkreditbegehren offenbart nun aber mit aller Deutlichkeit, dass wir richtiggehend getäuscht worden sind. Es handelt sich eindeutig um eine sehr liederliche Schätzung, die uns seinerzeit anlässlich des Gesuchs um Bewilligung des Bahnanschlusses unterbreitet worden ist.

Eine derartige liederliche Schätzung untergräbt, Herr Bundesrat, das Vertrauen in die Fähigkeit der Landesregierung, uns seriöse Unterlagen zu unterbreiten. Peinliche Erinnerungen an die Furkatunnel-Affäre werden hier wach, wobei

im Unterschied zur Furkatunnel-Affäre hier nun beispielsweise nicht von geologischen Überraschungen gesprochen werden kann. Auch sonst habe ich Mühe, in dieser Botschaft echte Unberechenbarkeiten zu finden. Nehmen Sie den Anhang Seite 9 dieser ohnehin sehr dürftigen Unterlage zur Hand und gehen Sie die einzelnen Positionen durch. Hier finden wir Anlagen für den Gepäckverkehr, ein Kreditbegehren für ein zusätzliches Obergeschoss, für Luftregulierungseinrichtungen, für die Verbreiterung der Perrons von 9 auf 10,3 Meter, für gestalterische Belange und für eine «Beiz». Die einzige Position, die möglicherweise nicht voraussehbar war, waren die Strassenzufahrten im Betrag von 1,4 Millionen. Aber das ist gleich alles. Der Rest war durchaus schon von Anfang an voraussehbar.

In Wahrheit handelt es sich bei diesem Kreditbegehren nicht um die nachträgliche Bewilligung nichtvoraussehbarer Arbeiten. Es geht schlicht und einfach um die Erweiterung eines Projekts nach dem bekannten System der Salamatik, eine Erweiterung, deren Notwendigkeit zumindest in der dürftigen Botschaft, die uns unterbreitet wurde, nicht dargetan worden ist. Für möglicherweise Wünschbares, wie das zweite Obergeschoss und die anderen Dinge, die da aufgeführt werden, haben wir im Lichte der notorischen Defizite der Bundeskasse, und insbesondere der SBB, keine Finanzierungsmöglichkeit. Wir haben nicht die Aufgabe, wünschbare Dinge zu finanzieren in einer Situation, in der wir uns finanziell derart nach der Decke strecken und beispielsweise wichtige Militärvorlagen zurückstellen müssen. Wir müssen uns auf das absolut Dringliche beschränken. Und unter diesem Blickwinkel ist diese Volage eine schlichte Zumutung ans Parlament. Wer trägt die Verantwortung? Formell trägt sie der Bundesrat, effektiv einmal mehr aber offenbar die SBB. In der Tat bekommt man nun am Laufmeter Beweise geliefert, die eindeutig dartin, dass die Leitung unserer Staatsbahn in bezug auf Sorgfalt der Arbeit, Management und Voraussicht nicht mehr auf der Höhe der Zeit ist.

Herr Vetsch hat diese Vorlage auch kritisiert. Er hat gesagt, man wolle gleichwohl zustimmen in der Hoffnung, es gebe dann keine Wiederholung mehr. Es gibt nur keine Wiederholung mehr, wenn wir in diesem Saal jetzt endlich einmal konsequent sind und diese Vorlage ablehnen! Damit wird der Anschluss des Flughafens Cointrin an den Bahnhof nicht gefährdet. Es geht darum, dass wir diese Zusatzkredite nicht bewilligen.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen, nun wirklich ein Exempel zu statuieren und die Vorlage abzulehnen.

Räz, Berichterstatter: Ich danke für die Voten. Ich möchte Sie bitten, den letzten Antrag von Herrn Alder abzulehnen. Er hat gefragt, wer verantwortlich sei; wir alle sind verantwortlich! Ich habe es Ihnen dargelegt: Die Vorlage 1979 war aus der Ausgangslage einer Projektstudie und Kostenschätzung entstanden. Ich war damals noch nicht Präsident, aber damals hätten wir hier halt sagen und diese Vorlage mit der mangelhaften Projektierung ohne Detailprojektierung zurückweisen müssen. Das wäre die Ausgangslage gewesen. Heute ist eine Vierjahresteuering (Baukostensteuerung) in diesem Projekt enthalten. Das bedingt 49 Millionen, und die restlichen 40 Millionen ergeben sich aus der übrigen Situation (neue Projektstudien, neue Erfahrungen aus dem Flughafenbahnhof Zürich usw., ich brauche nicht alles zu wiederholen). Ich glaube, wir dürfen hier nicht einzelne zur Rechenschaft ziehen. Das wäre falsch. Es wäre auch falsch und finanzpolitisch wahrscheinlich nicht sinnvoll, diese Vorlage heute zurückzuweisen, weil die Bauausführungen in Genf unterbrochen werden müssen und zusätzliche Mehrkosten entstehen würden. Aus diesen Überlegungen – und ich sage es noch einmal – um die Gleichstellung Genfs, um das Vorhaben zu vollenden, bitte ich Sie, dem Kredit von 32,6 Millionen Franken zuzustimmen.

M. Couchepin, rapporteur: Les représentants des différents groupes parlementaires ont tous approuvé l'arrêté et

ont donc suivi la commission. M. Alder, dans son intervention, à titre personnel, demande qu'on le refuse.

Tout d'abord, il a parlé du problème Suisse allemande-Suisse romande. Je tiens à le dire ici qu'il s'agit en aucun cas de le placer sous cet angle. L'aire d'influence ou desservie par l'aéroport intercontinental de Genève-Cointrin dépasse largement celle où la langue française est utilisée. Par exemple, certaines régions alémaniques du canton de Berne sont desservies par l'aéroport de Cointrin. Je trouve malheureux qu'il ait évoqué ce problème de relations linguistiques, car il n'a rien à faire dans ce contexte.

Reste le but de l'intervention de M. Alder, à savoir de faire, à travers cet objet, une démonstration, d'infliger une sorte de blâme aux Chemins de fer fédéraux qui sont le maître d'œuvre de l'ouvrage. Cette démonstration n'est pas à sa place. Tout d'abord, parce que nous savions, au moment où nous avons approuvé le premier crédit, que celui-ci était fondé sur un avant-projet comportant, par définition même, des imprécisions. Deuxièmement, lorsqu'un projet est réalisé après quelques années, il est impensable de ne pas tenir compte des expériences faites ailleurs et de ne pas y apporter les améliorations que l'évolution de la technique impose. Or ici, le projet veut maintenant tenir compte des expériences faites à Kloten et veut prendre en considération le développement technique qui se poursuit au cours des ans.

Si l'on suivait M. Alder, on en arriverait à punir Cointrin parce que, en réalité, on veut donner une leçon aux CFF. Tout à l'heure, nous aurons un débat sur les comptes des CFF, il sont assez impressionnants de par l'augmentation du déficit par rapport au budget pour que l'on puisse tenir des discours, mêmes incendiaires, bien que je ne vous conseille pas de le faire. Cependant, je concevais que vous le fassiez à ce moment-là. A moins que vous ayez l'envie de provoquer des difficultés entre régions du pays, il ne faut en tous les cas pas faire une telle démonstration aux dépens de l'aéroport de Cointrin.

Bundesrat Schlumpf: Ich danke Ihnen, dass Sie – mit einer Ausnahme – trotz aller Kritik, und sie ist zu einem wesentlichen Teil begründet oder jedenfalls verständlich, bereit sind, auf diese Vorlage einzutreten und den Zusatzkredit für die Verwirklichung dieses Vorhabens zu gewähren. Die Herren Kommissionsreferenten haben die Sachlage dargelegt. Ich kann nur noch wenige Bemerkungen beifügen.

Die Vorlage 1979 wurde – die Herren Rätz und Couchepin haben es Ihnen gesagt – abgestützt auf eine blosse Projektstudie. Auf Seite 10 der Botschaft aus dem Jahre 1979 steht, dass nur eine Projektstudie die Grundlage der Kostenermittlung bilde, plus die bisherigen Erfahrungen aus der Ausführung der Bauarbeiten an der Flughafenlinie Zürich-Kloten. Wir – auch ich, ich war ja damals auch noch im Parlament – haben das bewusst in Kauf genommen. Bei der Behandlung dieser Vorlage in den Räten – daran kann ich mich erinnern, ich hatte sie dann bereits hier zu vertreten – hat Nationalrat Rolf Weber ausdrücklich darauf hingewiesen, dass darin ein gewisses Risiko liege. Wenn hier gesagt wurde, dass wir alle eine gewisse Mitverantwortung tragen, ist das sicher zutreffend.

Die heutige Vorlage sei dürftig: Nationalrat Alder, das, was gesagt werden muss, zum Beispiel zur Frage dieser Strassenbauarbeiten, haben wir – abgesehen von den vorangehenden Ausführungen – auf Seite 9 noch mit Fussnoten detailliert. Dort wird dargestellt, dass eine neue Strasse, die bei der Studienerarbeitung noch gar nicht da war, nachträglich noch berücksichtigt werden musste. Es ist auch zu beachten, dass es sich im Raume Flughafen Genf um eine komplexe Bauabwicklung handelt (verschiedene Strassen, Schiene, Flughafen, kommerzielle Bauten, Parkhaus usw.). Die Abwicklung all dieser Bauten bringt wesentlich mehr Komplikationen und finanzielle Aufwendungen mit sich als seinerzeit, im Jahre 1978, vorausgesehen wurde.

Auch die Verkehrsprognosen, die nicht die SBB, sondern die zuständige Amtsstelle in unserem Departement im Jahre 1978 unter der damaligen Optik erstellten, wurden

durch die Entwicklung desavouiert. Man ist damals ausgegangen von einer durchschnittlichen Zunahme der Frequenzen von über 6 Prozent. Effektiv haben wir seit 1981 eine Jahreszuwachsrate von 1,5 Prozent und müssen nun die Annahme auf etwa 2 Prozent reduzieren. Das kann nicht den SBB angelastet werden, das wurde damals von zuständigen Stellen innerhalb unseres Departementes so geschätzt.

Eines darf ich sagen, Nationalrat Zwygart: es war sicher keine böse Absicht damit verbunden. Und, Nationalrat Alder, es war auch keine Salamtaktik, nicht dass man damals mit einer gewissen Mentalreservation nicht gerade ein Miniprojekt, aber ein kleines Projekt unterbreitete in der Meinung, das andere komme dann später. Zur Frage, ob noch mit weiteren Begehren – Nachtragskrediten, Zusatzkrediten – zu rechnen sei: Das ist nach dem heutigen Stand der Information nicht der Fall, abgesehen von der Bauteuerung; wir können davon ausgehen, dass es damit sein Bewenden hat.

Weil die Kritik teilweise etwas harsch ausgefallen ist – ich habe dafür Verständnis –, darf ich nun doch sagen: Damals konnte nicht nach meinem obersten Leitspruch gearbeitet werden, dass nämlich Sorgfalt vor Zeitdruck kommen muss, auch bei diesen Geschäften. Man hat oft wenig Verständnis dafür. Ich habe das jetzt dreieinhalb Jahre lang erlebt; ich habe mir Mühe gegeben, sorgfältig erarbeitete Vorlagen in den Bundesrat und ins Parlament zu bringen. Dann heisst es, man verschleppe die Sache, es werde nicht vorwärts gemacht. Wie war es damals, im Jahre 1978? Bei der Behandlung der Vorlage für den Flughafen Zürich haben der National- und der Ständerat kategorisch verlangt, dass ohne Verzug auch für den Flughafen Genf eine solche Vorlage gebracht werde.

Das wurde nicht nur seitens der Vertreter der Romandie mit allem Nachdruck, ich möchte sagen imperativ gefordert, sondern auch von anderen Sprechern in beiden Räten. Diese Parallelität ist durchaus in der Sache begründet. Aber dieser Zeitdruck, der an die SBB weitergegeben wurde mit dem imperativen Auftrag, innerhalb dreier Monate eine solche Projektstudie zu bringen, nämlich bis Ende 1978, entsprach natürlich nicht dem Motto «Sorgfalt vor Zeitdruck», schon gar nicht, wenn es um eine Vorlage in der Grössenordnung von damals 189 Millionen Franken ging.

Ich will nicht nach Verantwortlichen suchen. Der Bundesrat und das Departement übernehmen ihre Verantwortung. Ich möchte aber die SBB in dieser Sache abschirmen. Die SBB haben damals das gemacht, was man von ihnen verlangte. Im übrigen weise ich darauf hin, dass es problematisch ist, in dieser Art und Weise von den zuständigen Verwaltungsstellen kurzfristig die Vorlage solcher Projekte zu verlangen, bei denen es sich nicht um Projekte, sondern um Projektstudien handelt.

Ich bin Ihnen dankbar, dass Sie auf die Vorlage eintreten wollen, und ich hoffe, dass Sie ihr auch zustimmen werden. Die Kommissionssprecher haben gesagt: Das Vorhaben ist verkehrspolitisch und energiepolitisch richtig, und regionalwirtschaftlich entspricht es dem Gebot ausgleichender Gerechtigkeit, dem Gebot der Gleichbehandlung der verschiedenen Landesgegenden. Man hat seinerzeit in den eidgenössischen Räten, bei der Behandlung der Vorlage zum Ausbau des Flughafens Kloten, das Versprechen abgegeben, eine äquivalente Anlage auch in Genf zu erstellen. Dafür ist dieser Zusatzkredit notwendig. Wir wollen bei diesem Versprechen bleiben.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress – Titre et préambule

Angenommen – Adopté

Art. 1–4

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

| | |
|----------------------------------|------------|
| Für Annahme des Beschlusstwurfes | 94 Stimmen |
| Dagegen | 9 Stimmen |

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

83.027

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1982

CFF. Gestion et comptes 1982

Botschaft und Beschlusstwurf vom 4. Mai 1983 (BBI II, 321)

Message et projet d'arrêté du 4 mai 1983 (FF II, 345)

Berichte und Rechnungen der SBB vom 14. April 1983

Rapports et comptes des CFF du 14 avril 1983

Bezug bei der Generaldirektion SBB, Hochschulstrasse 6, Bern

S'obtiennent auprès de la Direction générale des CFF, Hochschulstrasse 6, Berne

Räz, Berichterstatter: Ich habe die Ehre, Sie noch über ein teureres Geschäft zu orientieren. Die Schweizerischen Bundesbahnen schliessen 1982 bei einem Gesamtertrag von 3,1 Milliarden und einem Gesamtaufwand von 3,6 Milliarden mit einem Aufwandüberschuss von 498,4 Millionen Franken ab. Der budgetierte Fehlbetrag hat sich um 196 Millionen verschlechtert. Die Gründe dazu: Rückgang im Güterverkehr, weniger Transitverkehr infolge der Konjunkturlage unserer Nachbarländer, Verstärkung und Verbesserung des Strassentransitverkehrs (Gotthard-Strassentunnel), stagnierender Personenverkehr, keine vollen teuerungsbedingten Tarifanpassungen wegen der Konkurrenz der Strasse, teuerungs- und arbeitszeitbedingte Mehraufwendungen beim Personal. Bezieht man die Verpflichtungen über den Leistungsauftrag mit ein, belaufen sich die Gesamtausgaben für den Bund 1982 auf 1,5 Milliarden Franken.

Die Rechnung der SBB für 1982 gibt also zu keinen Freuden sprüngen Anlass. Sie werden im Verlaufe dieser Debatte sicher Kritik hören, so dass ich mehr die grundsätzlichen Fragen und die positiven Leistungen der SBB im vergangenen Jahr behandeln werde.

Die Bahnen sind für alle westeuropäischen Staaten eine finanzielle Belastung. Einige Vergleichszahlen dazu sehen Sie auf Seite IX des Geschäftsberichtes der SBB. Auch die Strasse belastet die öffentlichen Haushalte der Schweiz und jedes von uns. Weil sie aber nur die Gemeinde- und Kantonsfinanzen beansprucht, sprechen wir hier nicht davon. Im Durchschnitt der letzten 20 Jahre haben Bund, Kantone und Gemeinden zusammen jährlich 900 Millionen Franken mehr für den motorisierten Strassenverkehr ausgegeben, als von ihm eingenommen wurde. Es gibt Leute, die behaupten, es gehe der Bahn heute wie vor 100 Jahren den Pferdefuhrhaltern an Durchgangssachsen. Die Bahn war viel schneller, konnte viel mehr Personen und Güter transportieren und war viel bequemer als die Kutsche. Das Motorfahrzeug von heute hat gewisse Vorteile gegenüber der Bahn, aber es hat nie den enormen Vorsprung, den vor 100 Jahren die Bahn gegenüber der Pferdekutsche hatte. Die Bahn hat nach wie vor ihre Stärken. Sie hat sich aber noch nicht ganz und zu spät auf die neue Situation eingestellt, in der es gilt, sich gegenüber dem Auto zu behaupten. Vor 30 Jahren war ein grosser Teil der Schweizer Bevölkerung auf die Bahn angewiesen für den Weg zur Arbeit, für Ausflüge und Ferien. Zu 51 Prozent wurde die Bahn benutzt, zu 49 Prozent die Strasse. Heute sind es 87

Flughafen Genf. Bahnanschluss. Zusatzkredit

Aéroport de Genève. Raccordement ferroviaire. Crédit supplémentaire

| | |
|---------------------|--|
| In | Amtliches Bulletin der Bundesversammlung |
| Dans | Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale |
| In | Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale |
| Jahr | 1983 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | III |
| Volume | |
| Volume | |
| Session | Sommersession |
| Session | Session d'été |
| Sessione | Sessione estiva |
| Rat | Nationalrat |
| Conseil | Conseil national |
| Consiglio | Consiglio nazionale |
| Sitzung | 12 |
| Séance | |
| Seduta | |
| Geschäftsnummer | 83.007 |
| Numéro d'objet | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 22.06.1983 - 15:00 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 896-901 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 20 011 489 |

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.