

enttäuscht. Ich werde mir vorbehalten, je nachdem wie die Eventualabstimmung ausgeht, mich doch für die Initiative einzusetzen.

Noch ein anderer Grund macht es mir etwas schwer, mich vollumfänglich für diese Fassung einzusetzen: Wie sollen wir das denn vertreten vor dem Volk?

Es ist nicht Fisch, es ist nicht Vogel, es ist ganz nett. Die Gefahr, dass niemand mehr sich wirklich dafür einsetzen wird, ist damit praktisch programmiert.

Was die Motion des Nationalrates anbelangt: Ihr stimme ich zu 100 Prozent zu; denn es scheint mir falsch, wenn man die Leute, die sich privat für kulturelle Belange einsetzen, auch noch fiskalisch bestraft. Es würde uns besonders deshalb freuen, weil einer der grössten Mäzene in diesem Land die Migros ist. Sie praktiziert das Kulturprozent und ist trotzdem ein blühendes Unternehmen.

Renschler: Obwohl die nationalrätliche Kommission bestrebt war, mit den Initianten den Dialog zu führen und mit ihnen zusammen nach einer einvernehmlichen Lösung zu suchen, entschied sich die Kommission letztlich doch für das Trennende. Mit dem Einbezug der privaten Kulturförderung in die mögliche Unterstützung durch den Bund ist das Hauptanliegen der Initianten in keiner Art und Weise berücksichtigt. Die Initianten wollten ja in erster Linie, dass beim Bund der Kultur in qualitativer und quantitativer Hinsicht ein höherer Stellenwert eingeräumt werden soll.

Die Bestätigung dieser Absicht wäre ein Verfassungsartikel, der nicht nur eine Kompetenznorm, sondern eine Verpflichtung zum Inhalt hätte. Aber wir wissen es: Weder Bundesrat noch Parlament sind offenbar zu diesem Engagement, diesem Entgegenkommen bereit. Entsprechende Minderheitsanträge, die wir hier in der Frühjahrs-session stellten, wurden abgelehnt. Auch wesentlich weniger weit gehende Kompromissanträge fanden an der Kommissionssitzung vom 13. September keine Gnade.

Stimmt der Rat nun dem Antrag der Kommissionmehrheit zu und schliesst sich der Ständerat dem Entscheid des Nationalrates an, dann ist zwar hier im Bundeshaus eine Einigung zustande gekommen, aber ich persönlich bezweifle, dass dieser Gegenvorschlag zur Initiative eine tragfähige Grundlage für eine positive Ausgangslage bei der Volksabstimmung bilden kann. Diese Zweifel bestehen bei mir auch dann, wenn die Initianten die Initiative zurückziehen, wofür übrigens keinerlei Garantie besteht. Es ist doch wohl kaum anzunehmen, dass sich die hinter der Initiative stehenden Kulturschaffenden in der Öffentlichkeit für den höchst unbefriedigenden Gegenvorschlag einsetzen werden. Es stellt sich also für mich die Frage, wer sich im Abstimmungskampf für den Gegenvorschlag überhaupt engagieren und exponieren wird.

Wird der Gegenvorschlag trotz Rückzug der Initiative von Volk und Ständen abgelehnt, stehen wir tatsächlich vor einem Scherbenhaufen; denn dieses Verdikt würde bedeuten, dass sogar die bisherige unzulängliche Kulturförderung durch den Bund keine Zustimmung durch Volk und Stände gefunden hätte. Der Gegenvorschlag geht doch kaum über das hinaus, was der Bund gegenwärtig, abgestützt auf ungeschriebenes Verfassungsrecht, an Leistungen für die Kultur erbringt.

Ausgehend von diesen Überlegungen habe ich einiges Verständnis für jene Initianten, die die Initiative aufrechterhalten wollen. Dadurch wird zwar die Gefahr einer Null-Lösung grösser, aber wenn Initiative und Gegenvorschlag in der Volksabstimmung abgelehnt werden, lässt sich das negative Resultat wenigstens in dem Sinne interpretieren, dass die eine Variante zu weit und die andere zu wenig weit ging. Daraus könnte dann die Legitimation für einen neuen Anlauf zur verfassungsmässigen Verankerung der Kulturförderung abgeleitet werden.

Ich kann persönlich dem Bundeshauskompromiss – ohne Beteiligung der hinter der Initiative stehenden Kulturschaffenden – nicht zustimmen; er ist mir zu «billig» und bedeutet für mich nicht viel mehr als eine Alibiübung.

Bundesrat Egli: Ich kann Ihnen vorweg mitteilen, dass der Bundesrat sich dem Kommissionsantrag anschliessen kann. Es geht doch darum, hier eine nüchterne, realistische Lagebeurteilung vorzunehmen. Die meisten Votanten haben dies getan. Ich möchte sie aber noch einmal kurz zusammenfassen.

Es geht darum, zwei Risiken abzuwenden. Das erste Risiko besteht darin, dass sich die Räte nicht auf eine Formel einigen können. Die Folge wäre dann die, dass man Volk und Ständen nur die Initiative, aber keinen Gegenvorschlag und auch keine Empfehlung unterbreiten könnte. Nach meiner Beurteilung hat die Initiative allein keine Chance, das werden Sie aus den bisherigen Beratungen und Stellungnahmen der meisten Fraktionen ersehen können. Der Vorschlag, der nun von der Kommission in Aussicht genommen wird, hat aber eine grosse Chance, vom Ständerat angenommen zu werden, ist er doch nur minim verschieden vom ursprünglichen Vorschlag des Bundesrates, den der Ständerat zu seinem eigenen gemacht hat. Also dieses erste Risiko können wir mit dieser Fassung bestimmt abwenden. Der Ständerat wird – ich habe mich erkundigt – dieser Lösung voraussichtlich zustimmen.

Das zweite Risiko besteht darin, dass wir dem Volk zwei Formulierungen unterbreiten müssten, wenn die Initianten ihre Initiative nicht zurückziehen würden. Aber es gilt nun doch, an die Initianten zu appellieren und ihnen die Situation ganz klarzumachen: Mit zwei Vorschlägen vor dem Volk hätte keiner der beiden eine Chance! Herr Renschler, die Folge wäre nicht die, dass man dann auf einen neuen, besseren Kulturartikel losgehen könnte, sondern die Situation wäre schlimmer als die jetzige. Heute nimmt man an, dass eine stillschweigende, ungeschriebene Verfassungskompetenz für das Kulturrengagement des Bundes besteht. Wenn Volk und Stände aber einmal ausdrücklich einen oder sogar zwei solche Vorschläge abgelehnt haben, dann weiss ich nicht, ob diese Interpretation der Verfassung noch aufrechterhalten werden könnte. Vielmehr ergäbe sich daraus der Schluss, dass Volk und Stände überhaupt kein Kulturrengagement des Bundes wollen.

Ich glaube also, dass die Initianten wohl beraten sind, wenn sie die Initiative zurückziehen. Frau Grendelmeier hat es gesagt: Besser ist der Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach.

Aus diesen Gründen empfehle ich Ihnen, der Kommission zuzustimmen.

Präsident: Zum Antrag der Kommission des Nationalrates sind keine anderen Anträge gestellt worden. Auch der Bundesrat kann sich diesem Antrag anschliessen. Damit ist dieser Artikel bereinigt.

Angenommen – Adopté

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

85.592

**Interpellation Frey-Neuenburg
Jurasüdfuss-Linie. Doppelspur
Interpellation Frey-Neuchâtel
Doublement de la ligne du pied du Jura**

Siehe Jahrgang 1983, Seite 1869 – Voir année 1983, page 1869

Diskussion – Discussion

M. Frey-Neuchâtel: Le pied du Jura est une des principales artères ferroviaires qui relie la Suisse romande à la Suisse alémanique. Son tracé bénéficie du profil en long le plus

favorable, le plus plat. Or, cette ligne est mal utilisée au grand désavantage des régions desservies.

Au printemps 1983, on se prenait à espérer. Le premier arrondissement des CFF inaugurerait la double voie sur le tronçon Yverdon-Grandson. Ces travaux devaient immédiatement être suivis de la création d'une seconde voie entre Onnens-Bonvillars et Gorgier-Saint-Aubin, ce ne fut pas le cas. Dans sa réponse à mon interpellation, le Conseil fédéral déclarait: «Les CFF mettent tout en oeuvre pour améliorer le résultat de l'entreprise. Si les mesures engagées à court, à moyen et à long terme y contribuent, il sera alors plus facile de poursuivre le doublement prévu des lignes à simple voie.» Depuis cette réponse, une commission cantonale neuchâteloise des transports et communications, composée de tous les milieux intéressés aux transports, a déposé son rapport à l'intention du Conseil d'Etat neuchâtelois. Je vous donne ici son appréciation de la situation: «La ligne CFF est encore à voie unique entre Gléresse et Douanne de même qu'entre Gorgier et Grandson, ce qui empêche l'amélioration des cadences horaires; le matériel roulant n'est pas confortable, aucun train intercity ne relie Genève à Zurich par la ligne du pied du Jura; les trois liaisons par trains intercity entre Genève et Bâle sont en dehors de l'horaire cadencé; une fois sur deux, pour les directs, il faut changer de train à Bienne pour rallier Bâle ou Zurich. La ligne Berne-Neuchâtel est à voie unique, les correspondances pour la poursuite de voyages au-delà de Berne sont médiocres, la durée des parcours est allongée par de trop nombreux arrêts des trains directs». Cette commission cantonale propose trois mesures: premièrement, le doublement de la voie sur tout son parcours, afin de permettre l'établissement d'horaires attractifs; deuxièmement, l'utilisation de matériel moderne, confortable et silencieux; troisièmement enfin, l'amélioration des liaisons Genève-Cointrin avec Bâle et Zurich par Neuchâtel.

Cet objet arrive aujourd'hui en discussion et c'est tout particulièrement opportun, dans la mesure où aujourd'hui même siège à Neuchâtel la Conférence intercantonale des transports ferroviaires de l'arc jurassien, qui réunit les cantons et les communes de Bâle à Genève. Elle discute aujourd'hui d'un rapport de la Fédération du pied du Jura dont je vous donne un résumé: «Les régions concernées constatent que les lignes de chemin de fer du pied du Jura sont de plus en plus défavorisées par rapport à la ligne du Plateau. Cette dernière bénéficie d'investissements qui ont permis une réduction du temps de parcours du trajet Zurich-Berne de 90 à 73 minutes et une augmentation de la capacité. Selon le projet Rail 2000 ce trajet sera réduit à moins de 60 minutes. Au contraire, les améliorations de la ligne Bâle-Delémont-Bienne-Neuchâtel-Lausanne sont réduites au minimum et les qualités particulièrement avantageuses du tracé Olten-Bienne-Neuchâtel-Lausanne et Genève restent inutilisées dans l'horaire actuel. C'est pourquoi, face à cette situation, cette conférence propose de procéder aux trois améliorations suivantes: dans une première étape, avec les moyens actuels, réaliser pratiquement un horaire assurant l'égalité entre les transversales; dans une deuxième étape, réaliser rapidement les principes de Rail 2000, à savoir d'une part des temps de parcours inférieurs à 60 minutes, d'autre part la cadence à la demi-heure sur les tronçons Bâle-Delémont-Bienne, Zurich-Soleure-Bienne et Bienne-Neuchâtel-Lausanne. Grâce à ces deux étapes, le temps de parcours Zurich-Genève – à titre d'exemple – par la ligne du pied du Jura et la ligne Bussigny-Morges tombera à 2 h 35 dans un premier temps puis à moins de 2 h 30 dans la deuxième étape. Le trafic voyageurs profitera ainsi, dix ans avant la réalisation de la nouvelle ligne, d'un grand nombre d'améliorations.

Nous demandons au Conseil fédéral de tout mettre en oeuvre pour le doublement complet, dans les plus brefs délais, de la ligne du pied du Jura et pour l'amélioration du matériel roulant. Monsieur le Conseiller fédéral, nous ne sommes pas des ingrats, nous savons ce que le Conseil fédéral a fait pour les régions défavorisées, en particulier grâce à la loi sur les investissements en faveur des régions

de montagne et à l'arrêté fédéral en faveur des régions économiquement menacées. Nous voulons simplement rappeler que la politique des transports fait partie de la politique économique régionale. Pour éviter les déséquilibres économiques, il faut une bonne irrigation par le rail et par la route de ces régions.

M. Kohler Raoul: Je tiens tout d'abord à remercier mon collègue Claude Frey d'avoir sondé en 1983 les intentions des responsables de nos CFF au sujet de la ligne du pied du Jura. Je suis très déçu de la réponse du Conseil fédéral et je me dois d'ajouter que la politique définie par les responsables des CFF à fin 1983 au sujet de la ligne du pied du Jura est absolument inacceptable.

Cette ligne qui relie la Suisse romande à la Suisse alémanique et qui pourrait le faire dans les meilleures conditions est négligée et défavorisée par rapport à la ligne du Plateau. Les qualités particulièrement avantageuses de cette ligne restent inutilisées et les quelques améliorations qui la rendraient particulièrement attractive – je pense ici aux éliminations des dernières sections à voie simple et à l'assouplissement de sections à faibles rayons de courbure – sont renvoyées aux calendes grecques. Il ne fait pas de doute qu'à relativement peu de frais, il serait possible d'augmenter sensiblement la capacité des transports ferroviaires entre la Suisse alémanique et la Suisse romande si l'on voulait faire l'effort, sans tarder, d'une amélioration de l'infrastructure de la ligne du pied du Jura. Les cantons concernés par cette ligne l'ont fait savoir lors de la consultation sur les nouvelles transversales ferroviaires. Il semble que, depuis lors, les responsables des CFF aient légèrement corrigé le tir mais je ne suis pas persuadé que la conception de «Rail 2'000» réponde à tous les espoirs des populations du pied du Jura. Nous aurons l'occasion, l'année prochaine j'espère, de revenir sur ce sujet et je vous demande d'ici là, Monsieur le Conseiller fédéral, de veiller à ce que, dans «Rail 2'000», la ligne du pied du Jura retrouve la place qui lui revient.

Au sujet de la section Gléresse-Douanne, actuellement encore à voie unique, et qu'il s'agit de mettre à double voie, aussi bien votre prédécesseur, Monsieur le Conseiller fédéral – je parle ici de Monsieur Willi Ritschard – que Monsieur le Conseiller fédéral Hürlimann, alors chef du Département de l'intérieur, ont estimé, à la fin des années septante, que le site de Gléresse devait absolument être protégé. Ils ont recommandé l'un et l'autre que l'aménagement d'une double voie de chemin de fer dans ce secteur se fasse sous un tunnel contournant Gléresse. Depuis lors, la situation est bloquée parce que les CFF n'entendent pas assumer les frais supplémentaires qui résultent de ce nouveau projet. La commune de Gléresse, obligée par la loi à procéder à une planification des rives du lac, se trouve elle aussi bloquée dans ses travaux, par l'opposition des CFF. Puis-je vous demander, Monsieur le Conseiller fédéral d'intervenir auprès des CFF pour qu'ils accélèrent la construction d'une double voie contournant Gléresse sous la montagne, pour qu'ils retirent l'opposition qu'ils ont formulée à l'égard du plan d'aménagement des rives du lac à Gléresse et pour qu'ils participent aux frais d'aménagement de voies d'accès déjà financées par la commune de Gléresse qui a d'ailleurs tenu compte des exigences de la double voie de chemin de fer. Je suis persuadé qu'une intervention de votre part dans ce sens auprès des CFF favorisera grandement la mise à double voie de la section Gléresse-Douanne de la ligne du pied du Jura.

M. Clivaz: Le doublement de la ligne du pied du Jura, dont nous parlons maintenant est une longue histoire d'occasions manquées. La dernière fois que cette occasion fut manquée, c'était en 1983. Le tronçon Yverdon-Grandson était achevé, tout était en place pour poursuivre les travaux entre Onnens-Bonvillard et Gorgier-Saint-Aubin. On a malheureusement renoncé à poursuivre ces travaux pour concentrer les investissements dans d'autres parties du réseau, notamment dans le RER zurichois. Ce qui se révèle aujourd'hui un handicap sérieux pour réaliser les nouveaux

objectifs des CFF, notamment dans le cadre de Rail 2'000 qui commencera déjà lors du changement d'horaire de 1987. Ce matin même, les dirigeants des CFF ont présenté à la presse spécialisée leur offre-voyageurs dès le changement d'horaire 1987. Or, ces dirigeants doivent reconnaître qu'il est difficile d'élaborer un horaire, comme on veut le faire à partir de 1987, lorsqu'un train doit emprunter plusieurs goulots d'étranglement, comme c'est le cas sur la ligne du pied du Jura. Il est donc impératif d'aménager en double voie, sans retard, le parcours Gorgier-Onnens et Gléresse-Douanne. C'est ce qu'un directeur des CFF a annoncé ce matin à la presse et ce que vous lirez probablement dans vos journaux demain. On peut donc dire que les CFF sont maintenant conscients du fait qu'il faut accélérer les travaux sur ce tronçon; c'est aussi le voeu émis par l'interpellateur.

Bundesrat Schlumpf: Nationalrat Clivaz hat in verdankenswerter Weise einige Auskünfte bereits erteilt. Zu den heutigen Ausführungen der Herren Frey und Kohler: Seit 1983 hat sich natürlich manches geändert in diesem Lande. Heute sind wir in der Lage, konkrete Auskünfte zu erteilen, was damals noch nicht möglich war, weil wir die Unterlagen nicht hatten. Es ist so, wie es gesagt wurde: Wir sind ja inzwischen zum Konzept »Bahn 2000« gekommen, gerade aus den Gründen, die Nationalrat Frey darlegte, nämlich weil wir nicht eine bahnmässige Optimierung der Verkehrsanlagen suchten, sondern eine gesamtheitliche Optimierung auch unter regionalpolitischen und regionalwirtschaftlichen Gesichtspunkten. Das ist die Idee, die dem Konzept »Bahn 2000« zugrunde liegt. Verbunden damit ist auch der qualitative Ausbau des Strassennetzes. In diesem Zusammenhang kommt der Jurasüdfuss-Linie als dezentralem Erschliessungs- und Versorgungsträger eine grosse Bedeutung zu. Diese Lücken – es sind insgesamt noch etwa 15 Kilometer auf den drei Teilstrecken – sollen alle geschlossen werden. Die zeitliche Abfolge muss etwas modifiziert werden, weil inzwischen eben auch – es wurde dargelegt – andere Gesichtspunkte hinzugekommen sind. Heute kann ich Ihnen positiver antworten als im Jahre 1983, nicht deswegen, weil der Wind gewechselt hätte, sondern weil wir heute aufgrund der jetzt verfügbaren konkreten Vorhaben dazu in der Lage sind.

Zum Tunnelanliegen Ligerz kann ich nicht Stellung nehmen. Ich nehme den Wunsch von Nationalrat Kohler entgegen. Ich möchte nur sagen, wenn ich Stellung nehmen könnte, wäre dies zwar nicht das richtige Forum, um über diese Projektierungsfragen zu diskutieren. Aber Nationalrat Kohler hat eine Antwort erhalten. Er weiss, dass wir die Frage prüfen.

M. Frey-Neuchâtel: Je tiens à vous remercier car la réponse est beaucoup plus positive maintenant qu'en 1983. Je suis satisfait.

83.908

Interpellation Reichling Unbewachte Niveauübergänge. Aufhebung Passages à niveau non gardés. Suppression

Siehe Jahrgang 1983, Seite 1870 – Voir année 1983, page 1870

Diskussion – Discussion

Reichling: In den letzten zwanzig Jahren sind jährlich über einhundert Bahnübergänge den Sicherheitsvorkehrungen der SBB und der Privatbahnen zum Opfer gefallen, das heisst aufgehoben worden. Viele davon ersatzlos, andere unter

Zumutung von Umwegen. Dem motorisierten Verkehr ist das zuzumuten. Gravierend ist der Verlust von Fussgängerverbindungen. Der Bundesrat schreibt, dass aus Verhältnismässigkeitsgründen nicht alle vorhandenen Verbindungen aufrechterhalten werden können. Tatsächlich sind die Gründe des Verzichtes in der Regel finanzieller Natur. Den Fussgängern wird heute einfach nicht mehr der gleiche Stellenwert beigemessen wie zur Zeit des Eisenbahnbaus, als man diese Verbindungen aufrechterhielt. Das Eisenbahngesetz begründet bei der Sanierung von Kreuzungen eine Kostenabwälzung auf die Strasseneigentümer, obwohl die erhöhte Gefährlichkeit von Fussgänger-Niveauübergängen gegenüber den Tagen des Bahnbaus ausschliesslich der Geräuscharmheit moderner Züge, der auf das Mehrfache erhöhten Zugsdichte, der vervielfachten Fahrgeschwindigkeit der Züge und dem Verzicht auf Pfeifsignale zuzuschreiben ist und in keiner Weise der Verhaltensweise der Fussgänger. Obwohl der Bahnverkehr die alleinige Ursache der Gefährdung ist, müssen die Gemeinden hohe Kostenanteile tragen. Wenn im Rahmen einer Streckensanierung einer Gemeinde gleichzeitig die Mitfinanzierung für mehrere Uebergänge zugemutet wird, ergeben sich Kosten von vielen Hunderttausenden von Franken. Die Folge sind Resignation der Gemeindebehörden, Verzicht auf eine Sanierung oder Ablehnung der notwendigen Kredite durch die Gemeindeversammlungen.

Wir haben am 15. Oktober ein Gesetz verabschiedet, das die Planung, Anlage und Erhaltung zusammenhängender Fuss- und Wanderwege zum Zweck hat. Dabei sollen historische Wegstrecken einbezogen werden. Es wirkt heute wie ein Faustschlag aufs Auge, wenn durch die Sicherheitsvorkehrungen der Bahnbetriebe gleichzeitig dutzendweise alte Wegverbindungen zum Verschwinden gebracht werden. Artikel 19 und 26 des Eisenbahngesetzes widersprechen den Zielsetzungen des Wanderweggesetzes diametral. Bezogen auf Fuss- und Wanderwege wirkt die Aussage des Bundesrates eigentlich fast zynisch, wenn er sagt, mit der Sicherung eines Bahnüberganges würden dem Strassenbenützer meist überwiegende Vorteile erwachsen, was die Aufteilung der Kosten rechtfertigte. Wie wenn dem Benützer einer Fussgängerüberführung über die Bahn in offener Flur nicht sämtliche Gefahr allein vom Zug her erwachsen würde! Ich teile die Auffassung nicht, dass die heutige Praxis keine Fussgängerfeindlichkeit erkennen lasse. Die Vorkehrungen der Bahnbetriebe zur Erhaltung der bestehenden Fuss- und Wanderwegnetze sind ungenügend. Ich erwarte, dass in Anwendung des Gesetzes über die Fuss- und Wanderwege neue Finanzierungsmodelle für die Sicherung von Fussgängerüberführungen entwickelt werden und dass in der Zwischenzeit gegen den Willen von Gemeindebehörden keine Fussgängerverbindungen mehr aufgehoben werden.

Bundesrat Schlumpf: Auch hier gilt im Prinzip das, was wir vorher bei der Interpellation von Nationalrat Frey diskutierten. Unsere Antwort stammt aus dem Jahre 1983. Inzwischen hat sich einiges ereignet. Ein neues Treibstoffzollgesetz wurde durch die Räte verabschiedet und ist in Kraft getreten. Dieses neue Treibstoffzollgesetz trägt wesentlich dazu bei, dass eine Schwierigkeit, die Nationalrat Reichling erwähnte, für die Lösung dieser Fragen weitgehend behoben werden kann. Nach dem alten Verteilschlüssel, der auf einer Verordnung vom Jahre 1975 beruhte, waren die strassenseitigen Aufwendungen, die der Kanton oder oft die Gemeinde tragen mussten, so hoch, dass viele Gemeinden – wie Sie sagten – resignierten, auf jeden Fall dann einfach nicht mehr weitermachten. Heute haben wir nach dem Treibstoffzollgesetz eine ganz andere Beitragsgrundlage, nachdem die Beiträge aus Treibstoffzollgeldern vom Total der anrechenbaren Kosten berechnet werden. Dadurch können auch die Strasseneigentümer, ob Kanton, Gemeinde oder Korporation, finanziell weit mehr entlastet werden. Diese erwähnte Verordnung zum Treibstoffzollgesetz ist allerdings noch nicht in Kraft, sondern erst im Vernehmlassungsverfahren. Wir rechnen damit, dass wir sie Anfangs 1986, etwa im Februar oder März, in Kraft setzen

Interpellation Frey-Neuenburg Jurasüdfuss-Linie. Doppelspur

Interpellation Frey-Neuchâtel Doublement de la ligne du pied du Jura

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.592
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.12.1985 - 14:30
Date	
Data	
Seite	1900-1902
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 908

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.