

86.494

**Motion des Nationalrates
(Schmidhalter)**

Oberaufsicht über die SBB

**Motion du Conseil national
(Schmidhalter)**

Haute surveillance sur les CFF

Beschluss des Nationalrates vom 12. Juni 1986
Décision du Conseil national du 12 juin 1986

Wortlaut der Motion

Der Bundesrat wird eingeladen, dem Parlament eine Revision des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vorzulegen. Die Ueberarbeitung hat unter anderem folgende Punkte zu umfassen:

Die Rolle des Parlamentes bei der Oberaufsicht und der Oberleitung ist in klarer Form im Gesetz zu verankern. Die heutigen Positionen sind zu festigen und auszubauen. Die Auftragserteilung ist zu präzisieren.

Die Arbeitsweise der Verkehrskommissionen, insbesondere ihre Mitwirkung bei der politischen Planung, der Auftragserteilung und bei Infrastrukturanlagen von nationaler Bedeutung ist eindeutig zu regeln.

Die entsprechenden Auswirkungen auf Stufe Bundesrat, EVED und Verwaltungsrat SBB sowie die Auswirkungen auf andere Bundesbetriebe sind zu überdenken und unter Umständen neu zuzuordnen.

Texte de la motion

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement un projet de révision de la loi sur les Chemins de fer fédéraux. Celui-ci devra porter notamment sur les points suivants:

– Le rôle du Parlement dans l'exercice de la haute surveillance et sa fonction directrice doivent être clairement reconnus dans la loi. Sa position doit être renforcée et élargie.

– La répartition des mandats doit être précisée.

– Le mode de travail des Commissions des transports et du trafic, notamment leur participation aux travaux concernant la planification politique relative à la répartition des mandats et les équipements collectifs d'importance nationale, doit être réglé clairement.

– Les conséquences que ces dispositions auront pour le Conseil fédéral, le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, le conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux et d'autres entreprises fédérales devront être examinées et, le cas échéant, une restructuration devra être entreprise.

Piller, Berichterstatter: Am 12. Juni 1986 reichte Nationalrat Schmidhalter eine Motion betreffend Oberaufsicht über die SBB ein. Damit wurde der Bundesrat eingeladen, dem Parlament eine Revision des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vorzulegen. Die Ueberarbeitung soll dabei folgende Punkte umfassen: Die Rolle des Parlamentes bei der Oberaufsicht sei in klarer Form im Gesetz zu verankern; die Mitwirkung der Verkehrskommissionen bei der politischen Planung, insbesondere auch bei Infrastrukturanlagen von nationaler Bedeutung sei eindeutig zu regeln; die entsprechenden Auswirkungen auf Stufe Bundesrat, EVED und Verwaltungsrat SBB sowie anderer Bundesbetriebe sei zu überdenken und gegebenenfalls neu zu ordnen.

Am 17. Dezember 1986 überwies der Nationalrat die Motion ohne Diskussion und ohne Gegenstimme, nachdem sich der Bundesrat bereit erklärte, diese entgegenzunehmen. Ihre Kommission empfiehlt Ihnen einstimmig, das gleiche zu tun. Wir haben bei Diskussionen um den Geschäftsbericht und in den verschiedenen Verkehrsvorlagen die Revision des Bundesgesetzes über die SBB als wünschenswert eingestuft; wenn der Bundesrat schon bereit ist, eine vertiefte

Prüfung vorzunehmen, wollen wir ihn in seinen Bemühungen nicht hindern.

Ueberwiesen – Transmis

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

87.408

Postulat Cavetty

«Bahn 2000». Umsteigefreie Verbindungen zwischen Normal- und Schmalspurbahnen

RAIL 2000. Liaisons sans transbordement entre réseaux à voie étroite et à voie normale

Wortlaut des Postulates vom 20. März 1987

Zu den wichtigsten Vorteilen des Konzeptes «Bahn 2000» gehören direkte, umsteigefreie Bahnverbindungen. Sollen diese Vorteile – nicht zuletzt im Interesse der Luftreinhaltung – auch den Schmalspurbahnen und den von diesen bedienten Regionen zugute kommen, so müssen seitens des Bundes die technischen Voraussetzungen dafür geschaffen werden.

Nach heutigen Erkenntnissen bietet sich hierfür, neben dem Bau von Dreischienengeleisen, vor allem der Einsatz von Rollmaterial an, welches sowohl für Normalspur- als auch für Schmalspurgeleise geeignet ist.

Der Bundesrat wird eingeladen, zusammen mit der Industrie die diesbezüglichen technischen Möglichkeiten abzuklären und im Rahmen des Konzeptes «Bahn 2000» die nötigen Vorkehrungen zu treffen.

Texte du postulat du 20 mars 1987

Parmi les principaux avantages du projet RAIL 2000, il faut citer les liaisons ferroviaires directes sans transbordement. Si les lignes de chemin de fer à voie étroite et les régions desservies par elles doivent profiter de ces avantages – cela permet notamment de lutter contre la pollution de l'air – il faut que la Confédération crée les conditions techniques nécessaires. Dans les circonstances actuelles, il est possible d'envisager, outre la construction de voies à trois files de rails, l'utilisation de matériel roulant adapté à la fois à la voie étroite et à l'écartement normal.

Le Conseil fédéral est invité à examiner, avec la collaboration de l'industrie, les possibilités qui s'offrent sur le plan technique et à prendre les mesures nécessaires dans le cadre du projet «Rail 2000».

Cavetty: «Bahn 2000» soll bekanntlich nicht nur den SBB, sondern dem gesamten öffentlichen Verkehr, ja dem ganzen Land zugute kommen. Mit besseren Verbindungen, mehr Zugskomfort und der Verkürzung der Reisezeit soll die Bahn eine gültige, akzeptable Alternative zur Strasse bieten und so schliesslich dem Schutz der Umwelt dienen.

Der Bundesrat schreibt die Anliegen der «Bahn 2000» auf Seite 12 seiner entsprechenden Botschaft wie folgt: «Der Reisende, der für die Bahn gewonnen werden soll, wird immer Vergleiche mit dem individuellen Verkehrsmittel anstellen. Die Stärken des Autos, zum Beispiel seine fast uneingeschränkte räumliche und zeitliche Verfügbarkeit, sowie die Tatsache, dass es kein Umsteigen gibt, gilt es zu berücksichtigen, wenn man die Ziele der »Bahn 2000« festsetzt.»

In der Tat gilt das Umsteigen – neben der Fahrt zum Bahnhof – als grösstes Hindernis für die Bahn – so die SBB-Marktanalyse ASB 90, Delphi-Studie, Reisezug «Bahn 2000», Zürich 1984.

Vorliegendes Postulat verfolgt das Ziel, im zitierten Geiste von «Bahn 2000» umsteigefreie Bahnverbindungen zu fördern, und zwar dort, wo bislang ein Umsteigen unvermeidlich ist, nämlich beim Uebergang vom Normalspur- zum Schmalspurnetz und umgekehrt. Dies trifft beispielsweise bei folgenden Verbindungen zu: Flughafen Genf–Stadt, Flughafen Genf–Montreux, Bern–Grindelwald, Zürich–Flughafen Kloten–Luzern–Engelberg, Zürich–Flughafen Kloten–Davos, Zürich–Flughafen Kloten–St. Moritz. Es werden hier mit Absicht grössere Fremdenverkehrsorte als Destination erwähnt, weil insbesondere der Fremdenverkehr an umsteigefreien Bahnverbindungen, insbesondere mit den Flughäfen und den grossen Zentren, stark interessiert ist; denn gerade das Umsteigen mit Gepäck und Sportausrüstung bildet ein kaum überwindbares Hindernis, dies besonders im Winter. Die umsteigefreien Möglichkeiten liegen aber auch generell im Interesse der Bergregionen. Dies hat vor wenigen Tagen Herr Dr. Winter von den SBB, Projektleiter von «Bahn 2000», in einem Vortrag bei der Gruppe für Gebirgsbevölkerung ausdrücklich festgestellt.

Umsteigefreie Bahnverbindungen sind denkbar und auch möglich, und zwar durch den Einbau einer dritten Schiene, wie es ein Postulat Lanz für die Strecke Luzern–Montreux verlangt. Das Postulat wurde in der letzten Session vom Nationalrat ohne Opposition angenommen. Eine andere Möglichkeit besteht in der Entwicklung und im Einsatz von Rollmaterial, welches sowohl für Normalspur- als auch für Schmalspurgeleise geeignet ist, sogenannte Umspurfahrzeuge. Ohne die Berechtigung der dritten Schiene bei geeignetem Trasse zu bestreiten, sei hier ein Wort zugunsten des Umspurfahrzeugs gesagt: Für die meisten Schmalspurbahnen käme aus baulichen Gründen vor allem ein Umspurfahrzeug in Frage. Vom Prinzip her ist das Umspurfahrzeug weder neu noch unerprobt, denn die sowjetischen Bahnen fahren seit vielen Jahren mit diesen Einrichtungen über die verschieden dimensionierten Spuren, und sie haben diesbezüglich überhaupt keine Beschwerden. Zuzugeben ist jedoch, dass die Spurweite-Unterschiede bei den sowjetischen Bahnen kleiner sind als jene zwischen Normalspur und Schmalspur bei uns. Doch dies ist eine Frage des Masses, der Grössenordnung und nicht des Prinzips.

Technisch machbar und möglich sind die Entwicklung und der Einbau von Umspurfahrzeugen auch bei uns. Dies wurde bereits im Jahre 1971 in einer Studie der SIG in Zusammenarbeit mit Ingenieuren der Rhätischen Bahn bestätigt. Anlass zur damaligen Studie – initiiert durch Bundesrat Bonvin – war ein Vorstoss aus dem Fremdenkurort Davos. Darin befasste man sich zu Recht mit einer Anschlusslinie an den Flughafen Kloten, die damals noch nicht bestand. Inzwischen ist dieser Flughafen für die Bahn ausgebaut, und auch Genf-Cointrin ist in Betrieb.

Seither hat die Industrie noch weitere wesentliche Fortschritte gemacht. Damit ein eindeutiger Durchbruch möglich wird, müsste der Bund die entsprechenden Anstrengungen fördern. Ein klarer Entwicklungsauftrag ist notwendig, in dessen Gefolge die Perfektionierung der Anlagen zu geschehen hätte. Da die Schaffung von umsteigefreien Verbindungen als Bestandteil von «Bahn 2000» ausdrücklich anerkannt und bejaht ist, sind die Voraussetzungen für ein entsprechendes Vorgehen seitens des Bundes zweifellos gegeben.

Für die Finanzierung kann sich der Bund zusätzlich auf Artikel 56 des Eisenbahngesetzes beziehen, wo es heisst: «Der Bund kann namentlich fördern c) die Erstellung oder Verbesserung von Anschlüssen unter Bahnen im Interesse des durchgehenden Verkehrs.»

Ich bitte Sie, dem Postulat zuzustimmen, um dem Projekt «Bahn 2000» auch in den entlegenen Regionen und bei den Schmalspurbahnen zum Durchbruch zu verhelfen.

Bundesrat **Schlumpf**: Ständerat Caveltly hat es gesagt: Sein Anliegen ist nicht neu. Schon vor zwei Jahrzehnten wurde von Hoteliers in Davos das Anliegen verfolgt, vor allem Fluggäste, die in Kloten landeten, möglichst umsteigefrei

nach Davos zu bringen. Man hat damals schon verschiedene Lösungsmöglichkeiten geprüft.

Es gibt viele Schwierigkeiten: ganz unterschiedliche Stromsysteme, Betriebsspannungen, Brems- und Kupplungssysteme, ganz abgesehen von den völlig anderen Triebfahrzeugen. Damals untersuchte man den Transport von sogenannten Passagier-Containern, also verladbaren Einheiten, Kabinen quasi, dann den Verlad von Schmalspurfahrzeugen auf Rollmaterial, die über die Normalspur weiterbefördert werden sollten, oder auch die Verwendung von Spurwechsel-Sätzen, also einem entsprechenden variablen Unterbau. Alle diese damals geprüften Systeme vermochten vor allem technisch nicht zu befriedigen. Aber auch der finanzielle Aufwand wäre unverhältnismässig gewesen, gemessen am erzielbaren Nutzen. Selbstverständlich sollen kurze Umsteigezeiten – möglichst bequem auf dem gleichen Perron – realisiert werden. Das ist ein Element des Konzeptes «Bahn 2000». Aber die Möglichkeiten, das Umsteigen durch Verwendung entweder einer dritten Einbauschiene oder durch entsprechendes Rollmaterial zu vermeiden, scheinen nicht realisierbar. Die Schienen auszubauen, ist zu aufwendig.

Ständerat Caveltly, Sie haben einige Beispiele erwähnt. Wenn Sie ab Cointrin bis nach Gstaad die Verbindungen im Wallis oder die Strecke Zürich–Davos–Engadin ausbauen möchten, so könnte man das auch für das Gotthardgebiet, den Furka, für die Strecken Wallis–Graubünden und Uri–Tessin fordern. Das würde zu einer weitgehend erneuerten Infrastruktur führen.

Auch die andere Möglichkeit, das polyvalente Rollmaterial, welches bei einem Spurwechsel angepasst wird, würde zu einem sehr grossen Aufwand führen.

Was aber wesentlich ist: Man hat heute diese Technologien überhaupt noch nicht. Da müsste geforscht werden, und die Resultate sind noch nicht absehbar. Sie wissen, dass für die Strecke Montreux–Spiez–Interlaken–Luzern gegenwärtig die Idee des Goldenpass in Prüfung ist. Auch hier gibt es verschiedene Möglichkeiten. Das könnte unter Umständen ein Modellfall werden; ich stehe dieser Idee wohlwollend gegenüber. Es sind noch einige Fragen abzuklären. Zu gegebener Zeit werden Sie sich vermutlich damit zu befassen haben, weil das eine separate Vorlage geben könnte. Es bestehen also viele technische Probleme, die nicht gelöst sind, und auch Vorbehalte grundsätzlicher Art in bezug auf die Nachfrage. Man könnte nicht alle Verbindungen mit solchem Rollmaterial ausstatten, sondern nur diejenigen, bei welchen das Rollmaterial tatsächlich auf weiten Strecken verwendet würde. Würde man beispielsweise das variable Rollmaterial wählen, ginge jeweils beim Spurwechsel auch Zeit verloren. Das lohnt sich nicht bei einer Strecke von einer halben oder einer Stunde Fahrzeit. Das sind einige Beispiele, die Ständerat Caveltly nannte.

Nun werden aber nach dem Postulat von Ständerat Caveltly nicht nur der Bundesrat und die Industrie eingeladen, diesbezügliche technische Möglichkeiten abzuklären. Im gleichen Satz wird weitergefahren, es seien im Rahmen des Konzeptes «Bahn 2000» die nötigen Vorkehrungen für diese umsteigefreien Verbindungen zwischen Normal- und Schmalspurbahnen zu treffen. Wir können das Konzept «Bahn 2000» nicht mit derartigen Auflagen versehen, deren Realisierbarkeit während der nächsten vierzehn Jahre, in denen «Bahn 2000» verwirklicht werden soll, völlig in der Luft hängt. Vor einem halben Jahr haben wir hier bereits eine solche Übung abgehalten, als man eine gewisse Technologie mit «Bahn 2000» verknüpfen wollte. Sie sind dann darauf zurückgekommen und haben das korrigiert; ich meine das Projekt «Swissmetro». Wir dürfen keine Verknüpfung mit dem Konzept «Bahn 2000» im Sinne eines Auftrags an den Bundesrat vornehmen. Das könnte zu einem Pflasterstein werden.

Der erste Teil von Absatz 3 (Abklärung der technischen Möglichkeiten) wäre durchaus diskutabel, aber den zweiten Teil dieses Auftrags könnte der Bundesrat nicht annehmen. Deshalb muss ich Sie bitten, das Postulat abzulehnen.

Cavelty: Herr Bundesrat Schlumpf hat vorhin zu Herrn Hefti gesagt, dass ein guter Anwalt seine Argumente bis zur Diskussion behalten solle. Ich hoffe, ich sei auch ein guter Anwalt und habe deshalb einige Argumente zurückbehalten. Es wird geltend gemacht, für die Verwirklichung dieses Postulats bedürfe es weiterer Abklärungen und einer Entwicklungsarbeit. Das ist genau das, was ich postuliere. Ich gehe von den Ausführungen des Bundesrats und seiner Mitarbeiter aus, die vor allem betonen, wie wichtig umsteigefreie Verbindungen im Geiste von «Bahn 2000» seien. Vor mir habe ich das Referat von Herrn Dr. Winter, Gesamtprojektleiter SBB, vom 26. Mai 1987 bei der Gruppe Bergbevölkerung. Da steht u. a., dass auch Rand- und Bergregionen abseits der Hauptachsen von einem attraktiveren Angebot profitieren werden («dichter Fahrplan, mehr umsteigefreie Direktverbindungen im Regional-, Schnellzugs- und IC-Verkehr»). Auf jeder Seite dieses Referats habe ich ähnliche Aussagen unterstrichen, in denen im Geiste von «Bahn 2000» zu Recht die Bedeutung von Direktanschlüssen ohne Umsteigen betont wird.

Ich bin auch der Meinung, dass dies den Bund etwas koste, aber «Bahn 2000» kostet eben etwas, und «Bahn 2000» soll möglichst vielen Regionen zugute kommen. Im übrigen bringt dieses Programm auch Einsparungen mit sich.

Erlauben Sie mir ein Beispiel aus meiner Gegend: Mit dem Bau der Vereinabahn wird sich der ganze Verkehr ins Untere Engadin und ein grosser Teil des Verkehrs des Engadins durch den Vereina abwickeln. Damit sind die Züge, die von Zürich nach Chur fahren, von Landquart weg zur Hälfte leer. Statt dass man nun diese leeren Wagen nach Chur fährt und wieder von Chur nach Landquart und in Landquart mit anderen Zügen die Vereinalinie bedient, könnte man mit Umspurwagen diese betreffenden Wagen in Landquart abkoppeln und damit direkt durch den Vereina fahren. Damit könnte auch Rollmaterial eingespart werden.

Herr Bundesrat Schlumpf hat sich vor allem daran gestossen, dass ich das Anliegen im Rahmen von «Bahn 2000» verwirklicht sehen möchte. Wenn Sie das Wort «im Rahmen» so verstehen, wie Herr Bundesrat Schlumpf es verstanden hat, dann verstehe ich die Bedenken. «Im Rahmen» heisst für mich im Sinn und Geist von «Bahn 2000» und zur Verwirklichung auch dieses Gedankens. Es soll eine entsprechende Entwicklungsarbeit unternommen werden. Die Bedeutung und die Machbarkeit werden nicht bestritten, und was die Kosten betrifft, werden wir sehen, wenn es soweit ist.

Wenn Sie es lieber sehen, werde ich das Wort «im Rahmen» durch «im Geiste von 'Bahn 2000'» ersetzen, und möchte Sie bitten, das Postulat in diesem Sinn zu überweisen.

Bundesrat Schlumpf: Ich möchte Ständerat Cavely attestieren, dass er wirklich ein guter Anwalt ist, und zwar nicht deswegen, weil er wichtige Argumente für die Diskussion aufgespart hat, sondern weil es ihm gelungen ist, die an sich nicht öffentliche Begründung des Bundesrats für die Ablehnung des Postulats vorzeitig erhältlich zu machen. Das ist keine Kritik an Ständerat Cavely, sondern eben die Bestätigung dafür, dass er wirklich ein guter Anwalt ist.

Zu den Ausführungen von Herrn Dr. Winter und in der Botschaft zu «Bahn 2000»:

Das sind zwei verschiedene Paar Schuhe; denn wir sprechen dort von Direktverbindungen auf der gleichen Spur. Es war und ist das Anliegen, innerhalb des Netzes – bei Inter-city-Zügen, Schnellzügen – das Umsteigen möglichst zu verhindern, beispielsweise im Fall, den die Bündner gut kennen: Chur–Zürich–Bern, oder auch bei anderen Destinationen, so auch Basel–Olten und von dort in die verschiedenen Richtungen. Sie werden aber nirgends in einer Dokumentation finden, dass dies auch für Spurwechsel gemeint war.

Beim Vereinatunnel könnte man Umspurmöglichkeiten einplanen, weil es sich um einen Neubau handelt. Aber Umspurren von Wagen der SBB, beispielsweise auf das Netz der RhB, wäre im Hinblick auf die bestehenden Profile der unzähligen Altbauten, der Kreuzungen und Doppelspur-

bei den Schmalspuranlagen zum vorneherein in Frage gestellt. Alle zweispurigen Strecken müssten wegen der Abstände neu angelegt werden. Besonders aufwendig wäre das bei Brücken, Verbauungen und Tunnels. Beim Vereinatunnel ist die Sache anders, da es sich um eine Neuanlage handelt. Im Tunnel hat es einige Kreuzungsstellen, aber im übrigen ist die Spur nicht doppelt. Es wäre durchaus möglich, dem noch Rechnung zu tragen. Aber bei allen anderen Strecken geht es nicht.

Das Postulat könnte modifiziert werden, damit es für den Bundesrat akzeptabel würde. Ich habe auch hier gesehen, dass Ständerat Cavely – wir kennen uns schon lange! – wirklich ein guter Anwalt ist. «Im Rahmen des Konzeptes 'Bahn 2000'» heisst bei mir «im Zuge von» oder «bei Verwirklichung». Aber weil es Ständerat Cavely «im Sinn und Geist» von «Bahn 2000» meint, würde ich ihm vorschlagen, die nächsten drei Worte «die nötigen Vorkehrungen» noch zu streichen. Dann wären wir uns einig! Mir geht es darum, nicht den Eindruck entstehen zu lassen, dass wir als Bestandteil der Verwirklichung von «Bahn 2000» auch dieses Problem zu lösen hätten. Wir dürfen «Bahn 2000» nicht mit solchen technologischen Neuerungen belasten, von denen wir nicht wissen, ob sie überhaupt realisierbar sind. Ständerat Cavely glaubt mir sicher, dass ich eine grosse Neigung gehabt hätte, das Postulat *tale quale* zur Annahme zu empfehlen. Aber wir haben noch viele andere technologischen Neuerungen, die jetzt ins Spiel gebracht werden (Talگو-Pendular usw.) und im Rahmen von «Bahn 2000» verwirklicht werden sollten. Das dürfen wir uns selber nicht auch noch aufladen, weil dadurch die Realisierung von «Bahn 2000» erschwert werden könnte.

Ständerat Cavely, wenn Sie sagen würden, «Der Bundesrat wird eingeladen, die diesbezüglichen technischen Möglichkeiten abzuklären», dann wäre der bündnerische Friede wieder hergestellt.

Cavelty: Ich danke Herrn Bundesrat Schlumpf für seine verständnisvolle Haltung und bin mit der Streichung des Satzteils «im Rahmen des Konzeptes 'Bahn 2000' die nötigen Vorkehrungen zu treffen» einverstanden.

Noch ein Wort persönlicher Natur: So ein guter Anwalt, wie Herr Bundesrat Schlumpf meint, bin ich dann doch nicht. Oder vielleicht ein noch besserer! Beurteilen Sie selbst! Ich bin nämlich effektiv nicht im Besitze der Antwort, wie da angedeutet wurde. Aber ich habe bestimmte Leute in den Glauben versetzt, ich sei im Besitze dieser Antwort. (*Heiterkeit*)

Präsident: Ich fasse zusammen: Herr Kollege Cavely hält an seinem Postulat mit einer Abänderung fest, auf der anderen Seite wäre der Bundesrat bereit, unter bestimmten Voraussetzungen das Postulat entgegenzunehmen.

Es sei jedoch dem Präsidenten dieses Rats gestattet, auch einen sehr guten Anwalt an Artikel 29 unseres Reglements zu erinnern, der besagt, dass eine Aenderung des Postulats nach dessen Einreichung nicht mehr möglich ist. Wir müssen uns an den Text, den Herr Cavely eingereicht hat, halten, und daran kann meines Erachtens auch nichts rütteln, dass der Bundesrat bereit wäre, unter bestimmten Voraussetzungen dieses Postulat entgegenzunehmen.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulats	12 Stimmen
Dagegen	12 Stimmen

Präsident: Ich gebe den Stichentscheid zugunsten der Ueberweisung des Postulats.

Ueberwiesen – Transmis

Postulat Cavelty "Bahn 2000". Umsteigefreie Verbindungen zwischen Normal- und Schmalspurbahnen

Postulat Cavelty RAIL 2000. Liaisons sans transbordement entre réseaux à voie étroite et à voie normale

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.408
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.06.1987 - 17:00
Date	
Data	
Seite	260-262
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 630

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.