

88.336

Motion Schmidhalter**Bahn/Strassenverbindung****Lötschberg–Simplon****Transport de voitures****par le Loetschberg et le Simplon***Wortlaut der Motion vom 3. März 1988*

Der Bundesrat wird eingeladen,

a. die Verordnung über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen vom 12. September 1984, gestützt auf Artikel 18 der Uebergangsbestimmungen der Bundesverfassung, und

b. die Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge, gestützt auf das Treibstoffzollgesetz, zu ergänzen und eine Sonderregelung für den Personenwagen-Transitverkehr auf der Strassen- und Bahnautoverladestrecke Basel–Spiez/Heustrich–Brig–Iselle zu erlassen.

Texte de la motion du 3 mars 1988

Le Conseil fédéral est chargé de compléter:

a. l'ordonnance du 12 septembre 1984 relative à une redevance pour l'utilisation des routes nationales, en se fondant sur l'article 18 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale, ainsi que

b. l'ordonnance sur la promotion du trafic combiné et du transport de véhicules à moteur accompagnés, en se fondant sur la loi fédérale concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants, en prévoyant des dispositions spéciales pour le trafic de transit des voitures de tourisme sur le tronçon Bâle–Spiez/Heustrich–Brigue–Iselle (route et rail).

Mitunterzeichner – Cosignataires: Blatter, Bodenmann, Bonvin, Bürgi, Columberg, Couchepin, Coutau, Darbellay, David, Dormann, Dünki, Eggly, Fankhauser, Guinand, Günter, Hänggi, Hari, Hess Peter, Hildbrand, Houmard, Humbel, Jeanneret, Kühne, Leuba, Luder, Maeder, Martin Paul-René, Massy, Meizoz, Oester, Paccolat, Ruffy, Schnider, Schwab, Seiler Hanspeter, Seiler Rolf, Steinegger, Weder-Basel, Widmer, Widrig, Wiederkehr, Zwygart (42)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

1. Zur Ausgangslage

Der Gotthardstrassenverkehr nimmt jedes Jahr zu und mit ihm auch der PW-Transitverkehr. Da die durchgehende Autobahn zwischen Göschenen und Airolo nur zweispurig ist (Strassentunnel) und es infolge Ueberlastung in Chiasso Probleme mit den Zollformalitäten gibt, entstehen an starken Reisetagen, und dies vor allem im Sommer, Verkehrsstauungen.

In der Schweizer Presse wurden in letzter Zeit folgende Fragen gestellt:

– Muss die Gotthard-Autobahn von Amtes wegen gesperrt werden, da der Kanton Uri die Einhaltung der Luftreinhalteverordnung nicht garantieren kann?

– Muss der Bund dem Kanton Uri aufgrund dieser Luftreinhalteverordnung eingehende Massnahmen auf der Transitachse des Gotthards zugestehen?

Auf der Bahnlinie Lötschberg–Simplon hat es hingegen noch freie Transportkapazitäten, welche nach Inbetriebnahme der durchgehenden Doppelspur zwischen Spiez und Brig Ende 1989 entscheidend grösser werden. Der unweatherbedingte Unterbruch am Gotthard von Ende August 1987 hat gezeigt, dass die zusätzliche Leistungsfähigkeit dieser Bahnlinie gross ist. Es ist deshalb widersinnig, dass heute zwischen Goppenstein und Brig auf der BLS und durch den Simplontunnel meistens nur halbleere Autozüge verkehren,

weil ein entsprechendes Marketing, ein interessanter Verladepreis und die Reklame fehlen.

Es wird uns nicht gelingen, kurzfristig genügend Lastwagenverkehr auf die Schiene umzulegen, da die Realisierungszeiten für diese Huckepacklösungen zu lange dauern. Daher sollten wir wenigstens versuchen, so viele Personenwagen wie möglich auf die Bahn zu verladen. Auch die Wiedereinführung des Gotthardautoverlades ist sehr teuer und wahrscheinlich nicht die adäquate Lösung, da bei dieser Wiedereinführung die Eliminierung von Schadstoffen nur auf einer Strecke von 17 Kilometern erfolgt.

Der Autoverlad am Simplon ist aber unerlässlich. Die Passstrasse steigt auf 2000 m über Meer. Es gibt im Winter immer wieder Tage, an denen eine Offenhaltung der Strasse rein unmöglich und der Autoverkehr auf den Verlad durch den Simplontunnel angewiesen ist. Man sollte am Simplon nicht den gleichen Fehler machen wie am Gotthard, wo der Autoverlad eingestellt wurde. Der strassenseitige Ausbau von Iselle Richtung Autobahnen Oberitalien schreitet stark vorwärts. Die Inbetriebnahme der Superstrada von Iselle bis Gravelona ist für diesen Sommer abgesichert. Es fehlt nur noch ein relativ kurzes Stück zwischen Gravelona und Borgomanero.

Im Simplontunnel werden momentan nur etwa 100 000 Fahrzeuge pro Jahr verladen, so dass immer noch ein zu grosses Defizit entsteht. Es besteht die Gefahr, dass der Bundesrat nach Ablauf der Probezeit diesen Autoverlad definitiv einstellt, falls das Verladevolumen nicht erhöht werden kann.

2. Ein gutes Angebot

Ein Autoverlad ab Kandersteg bis Iselle in Kombination mit der Autobahnvignette könnte ab sofort realisiert werden. Diese Lösung hat aber den grossen Nachteil, dass das Kandertal zusätzlich mit Strassenverkehr belastet wird. Diesem Nachteil ist beizukommen, wenn in Heustrich eine Verlademöglichkeit bestünde. Diese wird bereits studiert und kann ohne Präjudiz für zukünftige Lösungen in relativ kurzer Zeit den Betrieb aufnehmen.

Die im Transit durch die Schweiz fahrenden Automobilisten werden heute über die Autobahnvignette mit 30 Franken belastet. Sie können mit dieser Vignette während eines Jahres alle schweizerischen Autobahnen frei benützen. Der Automobilist, welcher die Schweiz nur durchquert, um nach Italien zu gelangen, fährt auf unserer Autobahn von Basel bis Chiasso 300 Kilometer. Es entstehen dabei die bekannten Umweltbelastungen und recht massive Betriebskosten. Denken wir nur an die Ventilations- und Beleuchtungskosten im Strassentunnel durch den Gotthard.

Sofern der gleiche Autofahrer auf die Bahn/Strassenverbindung umgelenkt werden kann, fährt er auf der Strecke Basel–Heustrich nur 138 Kilometer auf der Strasse und den Rest bis Iselle auf der Bahn. Das sind Vorteile, die nicht zu übersehen sind. Das Ziel dieser Aktion müsste allerdings darin bestehen, vor allem im Sommer, 150 000 bis 200 000 Autos von der Gotthardroute auf die Bahnlinie Spiez–Heustrich–Brig–Iselle umzulagern. Dem im Transit durch die Schweiz fahrenden Automobilisten müsste an der Grenze das Angebot gemacht werden, entweder die Autobahnvignette von 30 Franken zu bezahlen oder einen pauschalen Betrag für die kombinierte Lösung Basel–Spiez/Heustrich–Brig–Iselle zu entrichten, und zwar für einfach oder retour.

3. Vorteile für den Automobilisten

Für den Automobilisten entstehen drei wichtige Vorteile oder Anreize, das Angebot anzunehmen:

– Auf der Gotthardstrassenroute muss er mit unangenehmen Stausituationen und Wartezeiten rechnen, und er fährt etwa 80 Kilometer länger auf der Strasse. An reinen Betriebskosten spart er auf jeden Fall um die 20 Franken.

– Nimmt er die kombinierte Strecke Basel–Iselle, kann er von Heustrich bis Iselle ganze 90,6 Kilometer ausruhen und hat damit einen idealen Unterbruch in seiner langen Fahrt von Deutschland nach Italien.

– Es führen keine Zollformalitäten zu zusätzlichen Wartezeiten.

4. Vorteile für den Bund

Für den Bund entstehen folgende Vorteile:

- Die geplante Wiederaufnahme des Autoverlades am Gotthard entfällt.
- Der Gotthardstrassenverkehr wird entlastet.
- Der Schadstoffausstoss wird im Verhältnis 300 Kilometer zu 138 Kilometer, d. h. um 46 Prozent pro durchfahrendes Auto, reduziert, und zwar nicht etwa auf der Basis von Autos, die mit einem Katalysator fahren, sondern total.
- Die SBB können mit den zusätzlichen 200 000 Autos, die verladen werden, das Defizit beim Simplon-Autoverlad decken.
- Eliminiert werden kann auch das Defizit auf der Strecke Goppenstein–Brig. Der Auslastungsgrad der Bahnlinie wird entscheidend beeinflusst.

5. Vorteile für die Regionen

Diese Lösung brächte auch der Region Vorteile.

- Es entsteht keine Schadstoffbelastung durch zusätzlichen Transitverkehr auf der Achse Lötschberg–Simplon.
- Der Autoverlad zwischen Goppenstein–Brig–Simplon wird nicht aufgehoben. Die für die Region so wichtigen Arbeitsplätze bleiben erhalten, und es werden neue geschaffen.
- Die im Wallis verbleibenden Touristen werden diese Möglichkeiten vermehrt benützen, da das Angebot und der Preis interessanter werden als heute.
- Die Transitreisenden sehen beeindruckende Gegenden und kommen das nächste Mal vielleicht als Gäste und nicht als durchreisende Touristen in die Schweiz.
- Am wichtigsten ist eine entscheidende Entlastung des Personenwagen-Transitverkehrs auf der Gotthard-Autobahn.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 23. November 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 23 novembre 1988

1. Der Zweck der Motion, durch vermehrte Benützung des Autoverlads Lötschberg–Simplon die Gotthardroute zu entlasten, ist zwar aus raumplanerischen und umweltpolitischen Gründen zu begrüssen. Im Jahre 1987 wurde die Gotthardstrecke trotz teilweiser unwetterbedingter Schliessung von 4 438 000 Fahrzeugen benutzt. Die angestrebte Verlagerung von 22 000 Personenwagen ergäbe somit eine Entlastung um 4,5 Prozent.

2. Ein Mehrverkehr von 200 000 Personenwagen auf der Strecke Heustrich–Iselle würde jedoch umfangreiche Investitionen erfordern. Die Verkehrsverlagerung dürfte vor allem an 60 bis 80 Spitzentagen wirksam werden, an welchen 2500 Fahrzeuge zusätzlich transportiert werden müssten. Dieser Zusatzverkehr würde dann anfallen, wenn die bestehenden Anlagen für den Autoverlad Kandersteg–Goppenstein, Kandersteg–Brig und Kandersteg–Iselle ohnehin ausgelastet wären. Die Verladestationen Heustrich und Iselle müssten baulich erweitert werden. Unter Berücksichtigung von Zugkapazität, Fahrstrecke (91 km) und Umlaufzeit des Rollmaterials wären 9 zusätzliche Autozüge erforderlich. Die Investitionen für Infrastruktur und Fahrzeuge müssen auf rund 200 Millionen Franken veranschlagt werden. Der Zeitpunkt, in welchem der Zusatzverkehr bewältigt werden könnte, hängt von den baulichen Anpassungen und den Lieferfristen für die Autozüge ab. Für eine Verladeanlage in Heustrich ist die Planung im Gang. Die Verwirklichung würde ungefähr fünf Jahre beanspruchen.

3. Die Beförderungskosten (Bahnbetriebskosten, Verzinsung und Amortisation der Zusatzinvestitionen) dürften sich auf 140 Franken pro Personenwagen belaufen. Es ist daher mit einem äusserst schlechten Kostendeckungsgrad zu rechnen. Das heute beim Simplon-Autoverlad entstehende Defizit würde durch den Mehrverkehr nicht beseitigt, sondern vielmehr erhöht, wodurch die Belastung des Bundes zunehmen würde.

4. Mit der noch vorhandenen freien Kapazität auf der Lötschberg-Bergstrecke könnte zwar der zu erwartende zusätzliche Verkehr an Spitzentagen bewältigt werden. Sollte jedoch das übrige Verkehrsaufkommen so zunehmen,

wie dies in der Neat-Prognose dargestellt ist, so wäre die freie Kapazität am Lötschberg für diesen Verkehr zu benützen. Aus der Sicht der Transportpolitik muss der Abwicklung des schweizerischen und internationalen Bahn-, Güter- und Personenverkehrs der Vorrang vor dem Personenwagentransport eingeräumt werden.

5. Nach Artikel 18 Absatz 1 der Uebergangsbestimmungen der Bundesverfassung erhebt der Bund für die Benützung der Nationalstrassen erster und zweiter Klasse auf in- und ausländischen Motorfahrzeugen eine jährliche Abgabe von 30 Franken. Der Bund kann bestimmte Fahrzeuge von der Abgabe befreien und Sonderregelungen treffen, insbesondere für Fahrten im Grenzbereich. Durch solche dürfen im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge nicht besser gestellt werden als schweizerische. In der Verordnung vom 12. September 1984 über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (NSAV) regelt der Bundesrat in Artikel 2 die Ausnahmen von der Abgabepflicht. Der Kreis der befreiten Fahrzeuge wurde bewusst eng gezogen.

6. Das Vorhaben, dem im Transit durch die Schweiz fahrenden Automobilisten an der Grenze das Angebot zu machen, entweder die Autobahnvignette von 30 Franken zu bezahlen oder einen pauschalen Betrag für die kombinierte Lösung Basel–Spiez (Autobahn)/Heustrich–Iselle (Autoverlad) zu entrichten, lässt sich in der Praxis kaum verwirklichen. Vorstellbar sind theoretisch folgende Möglichkeiten:

- Der von einer kombinierten Lösung Gebrauch machende Automobilist wird von der Vignettenpflicht befreit. Artikel 2 NSAV müsste durch eine weitere Ausnahme ergänzt werden. Der Bundesrat hat es jedoch stets abgelehnt, selbst kurze Fahrten in die Grenzregionen vignettenlos zuzulassen. Er könnte daher kaum das Befahren einer 138 Kilometer langen Autobahnstrecke abgabefrei erklären. Wenn diese Vergünstigung nur für ausländisch immatrikulierte Fahrzeuge gälte, so würde das Gebot der Gleichbehandlung schweizerischer und ausländischer Fahrzeuge verletzt.

- Der Fahrzeugführer erhält für sein Auto eine verbilligte Vignette, wenn er die Lösung Bahnverlad Lötschberg–Simplon wählt. Da der Betrag von 30 Franken für die Vignette in der Bundesverfassung festgesetzt ist, wäre der Bundesrat nicht befugt, in der NSAV eine Verbilligung für den angegebenen Zweck vorzusehen. Zu beachten ist sodann, dass die Vignette nicht nur für eine Durchfahrt, sondern für ein ganzes Kalenderjahr gilt, so dass die Verbilligung auch aus diesem Grund kaum zu rechtfertigen wäre.

- Mit einem an der Grenze zu lösenden Fahrausweis bezahlt der Automobilist pauschal sowohl die Gebühr für die Benützung der Autobahn als auch den Bahntransport zwischen Heustrich und Iselle. Die Rechtsgrundlage für eine solche Regelung wäre in keinem der vom Motionär angeführten Erlasse gegeben, sondern müsste neu geschaffen werden.

- Eine gültige Vignette berechtigt zum Bezug eines verbilligten Billets für den Bahnverlad. Dies würde eine bedingte Ermässigung der Verladetarife erfordern. Im Hinblick auf die erwähnten hohen Kosten pro beförderten Personenwagen wäre dies nur schwer vertretbar. Forderungen nach Preisenkungen beim Autoverlad Kandersteg–Goppenstein und durch den Furkatunnel wären wohl unvermeidlich. Praktisch hätte diese Lösung zur Folge, dass der umweltbewusste Bahnbenützer für vergleichbare Strecken einen höheren Preis bezahlen müsste als ein ausländischer Automobilist.

7. Es ist ferner darauf hinzuweisen, dass es kaum Aufgabe der Zollverwaltung sein kann, während der Zollabfertigung alternative Transitmöglichkeiten aufzuzeigen und entsprechende Angebote zu unterbreiten. Die dadurch bedingte Bedenkzeit würde zu einer Verlängerung des Grenzaufenthaltes nicht nur für die betroffenen Automobilisten führen. Die entsprechenden Informationen müssten somit vor Beginn der Reise erfolgen (z. B. durch Automobilclubs, Reisebüros usw.).

8. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Verwirklichung der Motion sowohl in technischer als auch insbesondere in rechtlicher Hinsicht praktisch kaum lösbare Probleme aufwerfen würde. Die auf der Gotthardroute erziel-

bare Entlastung um 4,5 Prozent der Fahrzeugfrequenz ist zudem relativ bescheiden und steht in keinem Verhältnis zu den damit verbundenen Schwierigkeiten. Im übrigen betrifft die Motion den Bereich der dem Bundesrat übertragenen Verordnungszuständigkeiten. Übungsge-
mäss muss der Bundesrat schon aus diesem Grund Ablehnung der Motion beantragen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

Schmidhalter: Ich halte nicht an der Motion fest, aber ich stelle den Antrag, sie in Form eines Postulates anzunehmen. Diese Motion hat drei Stossrichtungen:

1. Aufrechterhaltung des Autoverlades durch den Simplontunnel und gleichzeitig auf der Strecke Goppenstein–Brig.
2. Entlastung der Gotthardstrassenroute, speziell des Gotthardstrassentunnels und der Zollabfertigung in Chiasso.
3. Effizienter Beitrag zur Luftreinhaltung im Sinne unserer Umweltschutzgesetzgebung, Förderung des öffentlichen Bahnverkehrs durch Umlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene.

Zu Punkt 1: Aufrechterhaltung Autoverlad Simplontunnel. Vorerst darf ich dem Bundesrat danken. Im Dezember 1988 hat der Bundesrat die befristete Verbilligung der Autotransporte durch den Simplontunnel, welche Ende 1988 abgelassen wäre, bis 1992 verlängert. Das Problem wäre für den Moment gelöst, aber leider immer noch befristet, da wohl eine Frequenzsteigerung erreicht werden könnte, aber meiner Ansicht nach keine genügende. Anstelle der rund 100 000 Fahrzeuge pro Jahr sollten es nämlich 300 000 Fahrzeuge sein, damit ein annehmbarer Kostendeckungsgrad bei den heute gültigen Fahrpreisen entsteht.

Der Bundesrat hat auch versprochen, 1989 Direktzüge Kandersteg–Iselle einzusetzen. Dies ist für mich die wichtigste Massnahme, da nur mit dem Verlad Kandersteg–Iselle genügende Mehrfrequenzen für den Simplontunnel erreicht werden können. Gleichzeitig wird damit auch die heute stark defizitäre Strecke Goppenstein–Brig aufgewertet. Die BLS möchte nämlich schon seit einiger Zeit den Verlad bis Brig aufheben.

Zu Punkt 2 und 3: Gotthardstrassentunnel. Der Bundesrat führt in seiner Antwort aus, dass bei einer Umleitung von nur 200 000 Fahrzeugen pro Jahr eine Entlastung von etwa fünf Prozent entsteht. Die Reduktion im Schadstoffausstoss von 200 000 Fahrzeugen über eine Strecke von 150 km ergibt eine beachtliche Reduktion, und es werden zusätzlich auch weitere Immissionen – wie Lärm usw. – reduziert.

Besorgniserregend ist aber die Verkehrsentwicklung am Gotthardstrassentunnel. Laut einer Studie der Elektrowatt vom 30. Januar 1987 wird die theoretische Leistungsfähigkeit der Tunnelanlage bereits 1991 überschritten. Gelingt es, die LKW auf die Bahn zu zwingen, wird die Leistungsfähigkeit noch etwa drei Jahre, bis 1994, aufrechterhalten bleiben. Die stündlichen Maxima übersteigen die Kapazität der Tunnelanlage bereits heute. Also gilt es, jede mögliche Massnahme zur Entlastung zu ergreifen, auch wenn sie in der Grössenordnung von nur fünf Prozent liegt; denn verschiedene Massnahmen mit einigen Prozenten ergeben eben auch eine grosse Entlastung.

Umwandlung in ein Postulat: Ich bin mit dem Bundesrat einverstanden, dass die von mir in der Begründung angegebene Pauschalierung – Vignette und Verladeentschädigung als Angebot an der Grenze – in technischer und vor allem rechtlicher Hinsicht kaum lösbare Probleme aufwirft. Der Motionstext ist aber völlig offen formuliert, und es wird nur eine Sonderregelung verlangt. Zudem führt der Bundesrat in seiner Antwort unter Punkt 6 (letztes Alinea) selber die rechtlich mögliche Variante an. Ueber das Finanzdepartement habe ich in Erfahrung gebracht, dass eine gültige Autobahnvignette zum Bezug eines über Treibstoffzollgelder verbilligten Bilettes für den Bahnverlad vorgesehen werden könnte. Im Moment sind nur die Tunnelstrecken Kan-

dersteg–Goppenstein und Brig–Iselle mit je 15 Franken verbilligt.

Ich möchte daher den Bundesrat anfragen, ob er nicht einverstanden wäre, die Motion in Form eines Postulates anzunehmen, damit die Beurteilung der folgenden Problemkreise noch geprüft werden könnte:

1. Verbilligung Autoverlad Kandersteg–Iselle oder Heustrich–Iselle für Vignettenbesitzer;
2. Eventuell die Einführung von Verladezügen speziell für Wohnwagen in der Nacht von Grenze zu Grenze oder auch weitere Massnahmen, vor allem aber Verstärkung des Marketings sowie Reklame und Hinweise längs der Anfahrstrecken.

Sofern nämlich in Zukunft die bereits heute praktisch halbleer fahrenden Züge zwischen Iselle und Kandersteg gefüllt werden könnten, wird der Kostendeckungsgrad um so eher erreicht. Diese Probleme sind sicher auch bei den jetzt laufenden Neat-Untersuchungen aktuell.

Bundesrat **Ogi:** Die Ziele, die der Motionär – jetzt Postulant – aufwirft, sind absolut ehrenwert. Aber Herr Schmidhalter hat es selbst gesagt: die Verwirklichung dieser Ziele ist in technischer, aber auch in wirtschaftlicher und in rechtlicher Hinsicht schwer realisierbar und würde uns vor kaum lösbare Probleme stellen. Ich möchte Sie deshalb bitten, uns die Möglichkeit zu geben, im Rahmen der ganzen Neat-Studien, alle diese Fragen abzuklären. Ich möchte Sie deshalb auch bitten, das Postulat als Postulat abzulehnen.

In diesem Zusammenhang kann ich noch einige Ergänzungen anfügen: Der Autoverlad am Simplon wird auf jeden Fall bis Ende 1992 verbilligt und damit auch weitergeführt. Ich kann ebenfalls die Zusicherung abgeben, dass ab Fahrplanwechsel 1989 auf der Lötschberg–Simplon-Achse ein neues, kundenfreundlicheres und rationelleres Betriebskonzept eingeführt wird. Auch hier sind Verbesserungen im Sinne, wie sie Herr Schmidhalter formulierte, möglich.

In bezug auf die Kosten, die das Anliegen zur Folge hätte, muss ich Ihnen sagen, dass diese sehr hoch wären. Wir müssten mit ungefähr 200 Millionen Franken rechnen. Daran würden ebenfalls sehr hohe Beförderungskosten pro Fahrzeug entstehen. Ich nehme an, dass man auch hier mit Subventionen helfen müsste.

Ich darf nochmals festhalten: Wir werden alle diese Fragen im Zusammenhang mit der Neat eingehend prüfen. Ich hoffe, im Zusammenhang mit den Neat-Entscheiden Verbesserungen anbieten zu können.

Ich bitte Sie namens des Bundesrates, das Postulat auch als Postulat abzulehnen.

Le président: Nous avons deux propositions. M. Schmidhalter a décidé de transformer sa motion en postulat. Le Conseil fédéral propose de rejeter également le postulat.

Abstimmung – Vote

Für die Ueberweisung als Postulat
Dagegen

91 Stimmen
19 Stimmen

88.526

Motion Béguelin

Förderung des kombinierten Güterverkehrs

Promotion du trafic combiné

Wortlaut der Motion vom 22. Juni 1988

Der Bundesrat wird beauftragt, den kombinierten Güterverkehr entscheidend zu fördern. In erster Linie geht es darum,

Motion Schmidhalter Bahn/Strassenverbindung Lötschberg-Simplon

Motion Schmidhalter Transport de voitures par le Loetschberg et le Simplon

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.336
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	357-359
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 205

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.