

**Postulat II der Kommission  
Schweizerisches Landesmuseum Prangins.  
Wechselausstellungen**

**Postulat II de la commission  
Musée national suisse de Prangins.  
Expositions itinérantes**

*Wortlaut des Postulates vom 25. Mai 1989*

Der Bundesrat wird ersucht, in der Detailplanung demjenigen Museumsteil, der Wechselausstellungen, Veranstaltungen, Lehrschauen, Konferenzen usw. dienen soll, mehr Gewicht einzuräumen mit dem Ziel, eine auf die Bedürfnisse der Jugend aller Landesteile ausgerichtete Einrichtung zu schaffen. Der bewilligte Kostenrahmen soll dabei eingehalten werden.

*Texte du postulat du 25 mai 1989*

Dans la planification de détail, le Conseil fédéral est invité à donner plus d'importance à la partie du musée destinée à des expositions itinérantes, à des réunions, à des démonstrations, à des conférences etc., dans le but de créer des installations convenant aux besoins de la jeunesse de toutes les parties du pays.

Il y a lieu de respecter le cadre financier accordé.

**Frau Fankhauser**, Berichterstatterin: Die Kommission hat davon Kenntnis erhalten, dass die Gemeinde Prangins wohl einen polyvalenten Saal plant und dass die Zusammenarbeit mit dem Museum vorgesehen ist. Trotzdem wurde aus der Mitte der Kommission der Wunsch geäußert, man möchte doch in der Planung einen grösseren Saal einbauen.

Wir haben unterdessen vernommen – nach dem Abschluss der Kommissionsberatungen –, dass diese Planung tatsächlich erfolgt, dass die Konstruktion dieses polyvalenten Saals geprüft wird. Es ist noch nicht ganz sicher, ob das Konzept eines solchen Saals verwirklicht werden kann.

Die Kommissionsmitglieder waren einstimmig der Meinung, es sei wichtig, wenn wir schon auf Repräsentationsräume für den Bundesrat verzichten, dass wir einige Räumlichkeiten haben, damit die Oeffnung nach aussen stattfinden kann und die Jugend u. a. auch die Möglichkeit bekommt, sich im Museum mit einem Teil unserer Vergangenheit eingehend zu befassen. Ich bitte Sie, auch im Namen der einstimmigen Kommission, diesem Postulat Ihre Unterstützung zu geben.

**M. Ducret**, rapporteur: En ce qui concerne la conception des expositions permanentes et temporaires du siège romand du Musée national, je rappelle qu'il s'agit de montrer deux spécificités de notre pays: d'une part, les diversités cantonales et, d'autre part, l'unité confédérale. Ces deux pôles seront le support d'un thème historique et politique que l'on peut résumer dans ce que l'on appelle «le miracle suisse». La jeunesse sera la première concernée par ce musée et sa visite constituera une sorte de leçon d'instruction civique. Des expositions temporaires, organisées régulièrement, contribueront à maintenir l'intérêt du public en haleine et à l'inciter à effectuer des visites répétées à Prangins.

A l'instigation de notre collègue Reichling, la commission a également tenu à adjoindre quelques missions et objectifs complémentaires à la vocation proprement dite du musée en lui donnant la possibilité, dans le cadre financier du crédit proposé, d'organiser des expositions itinérantes, des réunions, des conférences, etc. destinées à animer l'institution, à susciter l'intérêt et à répondre au besoin de la jeunesse de tout le pays. C'est le sens du deuxième postulat que la commission vous propose à l'unanimité d'adopter.

**Reichling**: Ich möchte die Bedeutung des Postulates II unterstreichen.

Die Kommission war einstimmig der Auffassung, dass dieses Schweizerische Landesmuseum in der französischen Schweiz errichtet werden solle. Auch am Kreditbetrag ist nicht gerüttelt worden. Man hat auf Teile verzichtet, deshalb ist der Kredit etwas tiefer als in der Botschaft. Hingegen muss ich eine Aussage der Präsidentin doch etwas relativieren.

Wir haben tatsächlich einen weiteren Experten beigezogen, der sich im Bau moderner Museen bereits einen Namen gemacht hat. Dieser Experte ist zur Auffassung gekommen, dass der für Wechselausstellungen vorgesehene Raum, eine alte Trotte in diesem Schloss, nicht der ideale Standort sei, weil er vom Standpunkt des Transportes aus – er muss über Treppen erreicht werden –, aber auch vom Standpunkt der Sicherheit aus für bedeutende, auch internationale, Ausstellungen keine günstigen Voraussetzungen biete. Er hat vorgeschlagen, in den neu zu erstellenden, unterirdischen Bauten im Schlosshof einen modernen, absolut sicheren und allen Anforderungen eines Museums- und Ausstellungsbetriebs gerecht werden den Platz zu finden.

Das Postulat II der Kommission hat zum Ziel, dass in Prangins nicht nur ein Museum errichtet wird, sondern ein westschweizerisches Kulturzentrum, in dem bedeutende Ausstellungen, auch internationale, durchgeführt werden können. Dies steht auch im Zusammenhang mit dem Postulat I. Wir möchten dieses Kulturzentrum Prangins zu einem Sammelpunkt machen, zu einem Treffpunkt der deutschen und französischen Schweiz. Es soll ein attraktiver Ort werden, so dass auch Schulklassen die Gelegenheit benützen, bei einem Aufenthalt in der Westschweiz das Landesmuseum Prangins zu besuchen, um dort in regelmässiger Folge auch moderne Ausstellungen des In- und Auslandes besichtigen zu können.

Es geht nicht einfach um einen polyvalenten Saal im Zusammenhang mit der Gemeinde Prangins für Gemeindeversammlungen, Tanzanlässe usw., sondern es geht um einen modernen Ausstellungstrakt in diesem Museum, der natürlich auch von der Gemeinde und der Oeffentlichkeit der Westschweiz benutzt werden kann.

Ich möchte aus diesem Grunde Herrn Bundesrat Cotti anfragen, ob er uns Auskunft geben kann: Es ist nun immerhin mehr als ein halbes Jahr verflossen, seit die Kommission dieses Postulat beschlossen hat. Der Bundesrat könnte sich auf den Standpunkt stellen, er warte einmal ab und schaue, ob der Nationalrat diesem Postulat zustimme. Ich glaube aber, er hat bei unseren Verhandlungen doch gemerkt, dass wir mit Bestimmtheit erwarten, dass etwas geschieht. Ich möchte ihn deshalb fragen, wie die Planung dieses Konzeptes in der Zwischenzeit verlaufen ist. Wir begrüßen es, wenn das Museum Prangins errichtet werden kann, wir würden es aber nicht verstehen, wenn in dieser grossen Summe nicht alle Möglichkeiten eines modernen Museums- und Ausstellungsbetriebes miteinbezogen würden.

**Präsident**: Der Bundesrat ist bereit, das Postulat II anzunehmen.

*Ueberwiesen – Transmis*

89.029

**Eidgenössische Technische Hochschulen.  
Bauvorhaben**

**Ecoles polytechniques fédérales.  
Projets de construction**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 27. Februar 1989 (BBI I, 1397)  
Message et projet d'arrêté du 27 février 1989 (FFI I, 1345)

Beschluss des Ständerates vom 12. Juni 1989  
Décision du Conseil des Etats du 12 juin 1989

*Antrag der Kommission  
Eintreten*

*Proposition de la commission  
Entrer en matière*

**M. Longet**, rapporteur: Afin d'accélérer nos travaux, je ne veux pas reprendre la présentation des divers projets de construc-

tion que vous pouvez trouver, avec tous les détails voulus, dans le message.

La commission approuve la totalité des demandes de crédits qui se répartissent à parts égales entre l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne et celle de Zurich. Nous nous sommes attachés à comprendre de quelle manière les priorités définies par le Conseil fédéral, selon la loi sur la recherche – loi qui s'impose à l'ensemble des activités de recherche menées ou soutenues par la Confédération – étaient exprimées à travers les constructions demandées dans le présent message. Il nous est apparu qu'au stade actuel de définition, ces priorités étaient bien trop vagues pour permettre une quelconque évaluation de leur application. Des définitions plus précises et plus substantielles sont en cours d'élaboration au sein du Conseil suisse de la science. Nous insistons sur la nécessité de se donner les moyens institutionnels de faire passer ces priorités, y compris dans le domaine des Ecoles polytechniques fédérales. Dans la loi sur les Ecoles polytechniques, dont nous sommes actuellement saisis, un premier pas à accomplir dans ce sens est le rattachement du domaine des Ecoles au Département fédéral de l'intérieur et non pas au Conseil fédéral.

Une autre préoccupation de la commission est de faire en sorte que les projets de construction soient présents dans le cadre d'une planification à plus long terme des Ecoles polytechniques. On nous a signalé en commission que d'importants projets en sont actuellement au stade préparatoire et le secrétaire général du domaine des Ecoles, M. Fulda, nous a exposé le message comme étant celui de mesures d'urgence. Il nous importe par conséquent de bien comprendre comment les projets sur lesquels nous sommes appelés à voter des crédits s'insèrent les uns dans les autres. La question qui se pose à long terme est celle de la décentralisation, de la déconcentration d'unités du Domaine des Ecoles polytechniques fédérales dans le secteur de Zurich – décentralisation nécessaire, à notre avis, à la fois pour déconcentrer le pôle zurichois actuellement trop à l'étroit et aussi pour répondre à des demandes émanant de régions extérieures à Zurich: en commission, on a cité les cantons du Jura, d'Argovie, du Tessin, qui seraient également intéressés. Par rapport à la planification à plus long terme, il importe de signaler ici qu'une telle décentralisation revêt évidemment des aspects politiques d'une certaine importance. C'est l'occasion pour nous de rappeler que, parmi les sept instituts annexes du Domaine des Ecoles, aucun à ce jour ne se trouve en Suisse romande. M. Cotti, conseiller fédéral, pourra peut-être fournir quelques éléments d'explication à propos de la planification et de la délocalisation éventuelle, notamment en Suisse romande, d'institutions des Ecoles polytechniques.

J'en viens au dernier point: la question des parkings à l'Ecole polytechnique de Lausanne est revenue sur le tapis. Le message comporte un poste de 6 millions de francs qui est prévu pour la réalisation en deux étapes d'un parking de 800 places. Le Groupe des constructions, qui a examiné l'ensemble des crédits de ce message et qui nous propose d'en accepter tous les postes, nous a suggéré un certain nombre de prises de position dans le domaine de la gestion des transports autour de l'Ecole polytechnique de Lausanne, de la desserte de Dorigny, en d'autres termes. Parmi les propositions du Groupe des constructions, deux concernaient le développement de la desserte au moyen des transports publics; nous avons retenu ces suggestions et les avons concrétisées dans le postulat de la commission que vous trouvez également dans vos dossiers. La proposition a été faite en commission de renoncer au crédit de 6 millions de francs. La commission s'est trouvée un peu embarrassée car elle n'avait pas tous les éléments en mains. La planification des Ecoles polytechniques n'avait pas l'air absolument définitive sur ce point. Au stade d'information incomplet où nous nous trouvions, la commission s'est trouvée *grosso modo* scindée en deux moitiés: une petite majorité de 11 sur 20 considérait qu'il s'agissait essentiellement de remplacer des places de parc provisoires qui sont supprimées au fil de l'avancement des travaux et que la capacité du Tramway du sud-ouest lausannois ne pouvait pas suffire à la desserte du complexe de Dorigny; la minorité de 9 sur 20 con-

sidérait, quant à elle, qu'il n'était pas raisonnable de démanteler la desserte actuelle en transports publics de Dorigny. Nous avons effectivement appris en commission que la faible proportion des transports pendulaires en direction de Dorigny était notamment due au fait qu'on supprimait le transport actuellement en place. A cet égard, le postulat de la commission, comme vous pouvez le lire, précise bien que ce service de bus doit être maintenu à titre de complément du futur Tramway du sud-ouest lausannois. En conséquence de quoi la minorité estimait qu'il était prématuré de voter des crédits pour un parking alors qu'on ne sait pas exactement quelle serait la répercussion de cette offre de transports publics sur la demande. De plus, l'Ecole polytechnique elle-même ne pouvait pas nous dire, l'acceptation du postulat modifiant les conditions, si vraiment ce parking était encore utile. Nous sommes donc actuellement dans l'incertitude quant au bien-fondé réel de cet investissement, ce qui explique les divisions de la commission. Voilà les éléments dont je pouvais d'ores et déjà vous parler et ce débat vous permettra sans doute d'avoir quelques compléments d'information sur ce point.

La commission vous recommande d'accepter *in globo* les crédits de 300 millions de francs.

**David, Berichterstatter:** Der Bundesrat unterbreitet uns mit seiner Botschaft Bauvorhaben für die ETH in Zürich und in Lausanne im Umfang von 300 Millionen Franken. Diese Botschaft ist Ausdruck der Tatsache, dass sich die Schweiz im internationalen wissenschaftlichen Wettbewerb befindet und ihre Institutionen laufend an diesen Wettbewerb anpassen muss.

Im technischen Forschungsbereich hängt der Wettbewerbsstandort der Schweiz wesentlich davon ab, wie es den beiden Hochschulen in Zürich und Lausanne geht.

Der Schweizerische Schulrat hat im Jahre 1984 im Einklang mit den forschungspolitischen Zielen des Bundesrates die Ziele für die beiden Hochschulen festgelegt. Es sind dies: die Informatik, die Kommunikationstechnik, die Robotertechnik, die Werkstoffwissenschaft, die Pflanzenwissenschaften und allgemein der Schutz von Mensch und Umwelt.

Die Bauvorhaben, die wir an beiden Orten vor uns haben, betreffen zu einem schönen Teil diese Zielsetzungen. In der Botschaft wird dargelegt – und die Kommission hat das auch festgestellt –, dass wir bei diesen beiden Bauvorhaben eigentlich die dringendsten Notmassnahmen sofort zu treffen haben.

Das Ziel der Politik des Bundesrates, das von der Kommission unterstützt worden ist, besteht darin, beide Standorte in Lausanne und in Zürich auf den gleichen Stand zu bringen und an beiden Orten vergleichbare Infrastrukturanlagen zu erreichen. Dieser Zielsetzung entspricht die Vorlage auch im Quantitativen, teilt sie doch die Pakete etwa gleich auf.

Die Kommission hat diskutiert, ob der Standort Zürich für die Hochschule nicht langsam an eine obere Grenze kommt. Zürich steht jetzt auf zwei Beinen, auf dem ETH-Zentrum in der Stadt und auf dem am Hönggerberg. Es wird jetzt noch ein drittes Bein in der Nähe von Zürich diskutiert, aber irgendwo dürfte dann die Kapazität der ETH Zürich erreicht und überschritten werden. Die Kommission teilt die Meinung der Baugruppe, die insbesondere den Gesichtspunkt überprüft hat, dass sich über kurz oder lang die Frage stellen wird, ob wir mit diesen beiden Hochschulen den Standard halten können oder in der Schweiz allenfalls eine dritte Technische Hochschule ins Auge fassen müssen.

Die Baugruppe hat an Ort und Stelle die bautechnischen, die Projekt- und die Kostenaspekte dieser Vorlage geprüft und empfiehlt uns aus dieser Sicht, der Vorlage zuzustimmen.

Schwerpunkt in Lausanne ist das Departement für Informatik, ein Neubau von 64 Millionen Franken. Schwerpunkt in Zürich ist der Neubau für das Maschineningenieurwesen an der Clausiusstrasse, Kostenpunkt 98 Millionen Franken. Die Kommission ist einstimmig auf diese Vorhaben eingetreten.

Im Detail gab das Parkhaus in Lausanne zu Diskussionen Anlass. Das Parlament hat dieses Parkhaus bereits 1986 behandelt und damals im Hinblick auf die Trambahn abgelehnt. Sie war damals projektiert und stand bereits im Bau. Der Bundesrat hat das Parkhaus nun erneut in diese Vorlage verpackt.

In der Kommission waren die Meinungen geteilt. Die Mehrheit (11 Stimmen) argumentiert, dass dieses Parkhaus ein Ersatz für bisher bestehende provisorische Parkplätze sei und dass es ohnehin eine Parklösung in Lausanne brauche. Die Kommissionsmehrheit geht auch davon aus, dass zahlreiche Personen, die nach Ecublens wollen, auf dieses Parking angewiesen sind, weil sie nicht an einem Strang eines öffentlichen Verkehrsmittels wohnen bzw. diesen nicht leicht erreichen können. Die Mehrheit war auch der Auffassung, dass der Busbetrieb auf längere Sicht keine hinreichende Lösung sei.

Die Minderheit meint, eine Verkehrserschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sollte in Ecublens möglich sein. Die Minderheit meint, es wäre möglich, durch eine Verstärkung des Busbetriebes in Spitzenzeiten dieses Parkhaus überflüssig zu machen. Schliesslich meint die Minderheit, ein solches Parkhaus erhöhe das Verkehrsvolumen; der Bund müsse, wenn er als Bauherr tätig sei – vor allem auch bei seinen Technischen Hochschulen –, beispielhafte Anlagen für die öffentliche Verkehrserschliessung anbieten. Wie gesagt, der Entscheid fiel dann 11 zu 9 für das Parkhaus.

In der Gesamtabstimmung passierte die Vorlage mit 16 zu 0 Stimmen bei 3 Enthaltungen.

**Präsident:** Herr Fierz begründet bereits den Minderheitsantrag zu Artikel 1.

**Fierz, Sprecher der Minderheit:** Die grüne Fraktion unterstützt im Prinzip diese Bauvorhaben der ETH. Gemäss Kommissionsarbeit und Botschaft platzen beide Hochschulen aus den Nähten, und es muss dringend Abhilfe bei der Raumnot geschaffen werden. Wir unterstützen das gern, auch im Bewusstsein, dass die technische Entwicklung für die gesamte Bearbeitung der Umweltproblematik unerlässlich ist.

Nun zum Minderheitsantrag, der von 9 Kommissionsmitgliedern mitgetragen wurde. Zunächst ergab sich in der Kommission die Frage, ob solche Parkplätze nötig seien. Es wurde klar, besonders seitens der Leitung der ETH Lausanne, dass man ursprünglich bei der Planung von Ecublens an eine völlig öffentliche Erschliessung gedacht hatte. Damals wurde ein Trasse für ein Monorail reserviert. Leider war die Zeit noch nicht reif für diese von der Institutsleitung gewünschte Lösung. Man hat dann diesen Monorail nie gebaut und leider auch das Trasse für den Monorail verbaut, so dass diese Lösung nicht mehr möglich war.

Die Vertreter der ETH Lausanne hatten in dieser Sitzung sehr grosses Verständnis dafür, dass man an der ETH Lausanne, die auch über ein Institut für Transporttechnik verfügt, eigentlich doch eine modellmässige Erschliessung machen sollte, im Sinne eines Demonstrationsprojektes. Deshalb konnte man mit Ueberzeugung diese Parkplätze bekämpfen. Von einem gescheiterten Kommissionsmitglied wurde noch ausgerechnet, dass wir, wenn ein Parkplatz in diesem Parkhaus gemäss Botschaft 16 000 Franken kostet und wir, wie gesagt wurde, 300 oder 400 Franken Parkgebühr pro Jahr verlangen, diese Parkplätze damit massiv subventionieren. Ein marktgerechter Zins wäre nämlich 900 Franken. Es geht doch nicht, dass wir in der definitiven Verkehrslösung einerseits die bisherige Subvention für den öffentlichen Verkehr streichen und andererseits den Motorfahrzeugverkehr massiv zu subventionieren beginnen.

Selbst mit dieser Subvention ist die Benützung dieser Parkhäuser nicht gesichert. In der Stadt Bern haben wir auch ein schlechtes Beispiel. Dort wurde nämlich das Parkhaus Sidlerstrasse für die Universität gebaut, reserviert; dort werden pro Jahr auch 300 bis 400 Franken Parkgebühr verlangt, und das Parkhaus wird nicht benützt, weil es den Herren zu teuer ist. Sie parkieren trotzdem lieber im Quartier.

Mit der Kommissionsminderheit beantragen wir Ihnen, dass wir diese Parkhäuser jetzt noch nicht bauen und einmal sehen, wie es mit der neuen Trambahn und mit der Fortführung des bisherigen Busbetriebes geht.

**Mühlemann:** Im Namen der freisinnig-demokratischen Fraktion bitte ich Sie, auf die Bauvorhaben für die beiden Eidgenössischen Technischen Hochschulen in Zürich und Lau-

sanne und auch für die beiden Annex-Anstalten in Dübendorf und Birmensdorf einzutreten. Es handelt sich um einen Betrag von 303 Millionen Franken. Es geht um ein Bauvorhaben, das auf die schergewichtigen Zielsetzungen unserer Wissenschafts- und Forschungspolitik ausgerichtet ist. Der Bundesrat hat im Einvernehmen mit uns klar festgelegt, dass drei Ziele angestrebt werden sollen, nämlich:

1. Vertiefung der Forschung im Bereiche der neuen Technologien,
2. Ausbau der Forschung im Bereiche der Umweltschutztechnologie und
3. Begleitforschungen zum soziologischen Entwicklungsprozess in unserer Gesellschaft.

Wir können es uns nicht mehr leisten, Bauvorhaben vorzulegen, die nicht auf diese Prioritäten ausgerichtet sind. Wir dürfen feststellen, dass diese Bauvorhaben in diesem Sinn unseren Intentionen entsprechen.

Wir haben an der ETH in Zürich den Ausbau eines Informatikgebäudes und eines Hauses, das im Bereich moderner Technologie neue Möglichkeiten bietet. Dasselbe gilt für Lausanne, wo ebenfalls ein neues Informatikgebäude und zusätzlich ein Institut für Werkstofftechnologie anstehen. Damit sind Zielsetzungen erfüllt, die wir mit gutem Gewissen mitunterschreiben dürfen.

Es ist aber nicht zu verkennen, wenn Sie die Bauvorhaben im einzelnen überprüfen, dass das Verhältnis zwischen eigentlichen Forschungsräumen, Schulräumen und logistischen Teilen, Büros und andern Nebenräumen noch nicht optimal ist. Die Logistik scheint mir immer noch übertrieben berücksichtigt gegenüber den eigentlichen Frontbereichen der Wissenschaft. Hier müssen die Planungsinstanzen der Hochschulen mehr Härte zeigen, mehr Prioritäten setzen und dafür eintreten, dass man in einem wohlstandgesättigten Land den Geist auch dort ausbreiten kann, wo nicht Luxusräumlichkeiten zur Verfügung stehen.

Wir mussten feststellen, dass in Zürich eine besondere Notlage besteht, indem es dort einfach nicht mehr möglich ist, an den beiden Standorten, in der Stadt selber und auf dem Hönggerberg, räumliche Ausweitungen zu erreichen. Ein eigentlicher Ausbau der ETH Zürich wird sehr erschwert sein, und wir müssen uns jetzt und heute Gedanken machen, ob wir nicht tatsächlich an eine dritte ETH denken müssen. Kollege Aregger wird diesbezüglich einen Vorstoss einreichen.

Es gibt auch hier eine Weiterentwicklung im Hochschulwesen unseres Landes, und wir dürfen nicht vergessen, dass die kleinen Schulen qualitativ bessere Lösungen anbieten als die Mammutinstitute. In dieser Beziehung durften wir wiederholt feststellen, dass die kleinere EPFL in Lausanne sich eher vorteilhafter präsentiert als die zu grosse ETH in Zürich.

Ich bitte Sie also, hier aufgeschlossen diesem strategischen Ziel gegenüberzustehen.

Wir haben in der Kommission fast einstimmig alle diese Ueberlegungen gemacht und können Ihnen hier getrost empfehlen, dem zuzustimmen. Es entbrannte dann ein epischer Streit um die 6 Millionen Franken, die man für eine dreistöckige Parkgarage an der EPFL Lausanne ausgeben möchte, zwei Stöcke unterirdisch, einen Stock oberirdisch. Mittlerweile können Sie Ihre vorbereiteten Manuskripte ruhig zu Hause lassen; denn – wie ich annehme und gehört habe – Herr Bundesrat Cotti wird auf diese Parkgarage verzichten, und ich darf deshalb Herrn Fierz etwas entspannter antworten.

Herr Fierz, es trifft nicht zu, dass die ETH in Ecublens zu einem Modell für den öffentlichen Verkehr ausgebaut werden kann. Es wäre sehr wünschenswert, wenn man das tun könnte. Die ETH Ecublens liegt im Westen der Stadt Lausanne – für alle, die geographisch nicht genau orientiert sind. Sie erreichen Ecublens vom Hauptbahnhof Lausanne aus über die Eisenbahnlinie nach Genf via Bahnstation Renens. Bis jetzt wird Ecublens auch durch einen Busbetrieb erschlossen, bei dem die Studenten gratis transportiert werden. Ab 1990 soll eine Art Metro nach Ecublens führen und sollte dann diesen Busbetrieb ablösen. Nun zeigt sich, dass man offenbar zusätzlich den Busbetrieb mit Unterstützung der Waadtländer Regierung weiterführen will.

Ich habe gar nichts gegen den öffentlichen Verkehr, Herr

Fierz; aber er muss auch funktionieren. Er muss auch dann funktionieren, wenn eine Schule zu aussergewöhnlichen Zeiten aussergewöhnliche Veranstaltungen durchführt, wenn Forscher oder Studenten zu Nachtstunden an ihre Forschungsstätten gehen, auch dann, wenn der öffentliche Verkehr sonst ruht. Es kommt nun noch dazu, dass Lausanne ein grosses Kantonsgebiet erschliessen muss, das im Westen zwischen dem Neuenburger See und dem Jura liegt. Hier haben wir unzählige Vertreter aus der Landbevölkerung, die nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Ecublens kommen können und die auf die Autos angewiesen sind. Es geht im übrigen nicht um eine riesige Menge. Es sind jetzt schon rund 1200 Parkplätze vorhanden, die einfach durch 300 zusätzliche ergänzt werden sollten. Es werden nämlich etwa 600 wegfallen, weil diese im Baugelände liegen und deshalb provisorischen Charakter haben.

Wenn wir dieses Parkplatzproblem jetzt nicht lösen, dann ist das nicht unsere Sache. Wir können die EPFL in Lausanne, wir können die Stadt Lausanne, wir können den Kanton Waadt nicht zu ihrem Glück zwingen. Wenn die Planung ungenügend war, der Ständerat dem zugestimmt hat und wir jetzt feststellen, dass wir dem nicht zustimmen müssen, dann bitte ich die Instanzen in Lausanne, die Verantwortung selber zu tragen. Aber wir werden uns hier eines Tages wieder treffen; denn ich bin davon überzeugt, Herr Fierz, dass es leider nicht möglich ist, Ecublens zu einer Modellstätte für öffentlichen Verkehr auszubauen. Ich bitte Sie trotzdem, der Vorlage zuzustimmen.

**Brügger:** Die SP-Fraktion unterstützt das zur Diskussion stehende Vorhaben. Die geforderten Kredite sind Gelder für Infrastrukturen unserer Eidgenössischen Technischen Hochschulen und für zwei Annex-Anstalten. Wir betrachten diese Investitionen als nötig und sinnvoll. Damit soll nicht nur die schweizerische Forschung in die Lage versetzt werden, weiterhin international ihren Beitrag leisten zu können. Vielmehr sollen auch die Voraussetzungen geschaffen werden, damit unsere angehenden Ingenieure und Techniker eine moderne, zeitgerechte Ausbildung erhalten.

Erlauben Sie uns, Herr Bundesrat, zunächst eine Randbemerkung. Mit dem Bau von Anlagen ist es gerade auf dem Gebiet der Ausbildung nicht getan. Gewiss sind moderne Einrichtungen eine der vielen Voraussetzungen für eine gute Ausbildung, sie sind aber nicht das Alleinseligmachende. Wir möchten die Gelegenheit nicht verpassen, um erneut darauf hinzuweisen, welche Bedeutung der Betreuung der Studenten in der Ausbildung zukommt; es ist deshalb wichtig, auch die pädagogische Qualifikation der Professoren zu beachten.

Dem Vernehmen nach sind auf diesem Gebiet generell noch Anstrengungen notwendig, und wir bitten den Bundesrat zu veranlassen, dass diesem Aspekt vermehrt Aufmerksamkeit geschenkt wird. Was nützt es, einen schönen Tempel zu errichten, wenn gleichzeitig die Menschen, die dann darin ein- und ausgehen, gegenseitig keine menschliche Wärme ausstrahlen?

Nun eine Präzisierung der SP-Stellungnahme: Wir befürworten gesamthaft die Vorlage, sind aber mit dem Betrag für die Parkhalle Süd in Ecublens nicht einverstanden. Die Gelder für die Parkhalle Süd von Ecublens sind aus der Sicht der SP eine Fehlinvestition. Herr Mühlemann hat vorhin ausgeführt, man könne ruhig die Manuskripte etwas abändern. Am Schluss hat er aber doch genau gesagt, man solle der Vorlage gesamthaft so zustimmen, und dann wären ja die sechs Millionen Franken darin enthalten.

Mit der Planung und mit der Realisierung dieses Parkhauses inmitten einer Schul- und Forschungsanlage wird eine Verkehrspolitik sanktioniert, von der man heute wahrhaftig zur Genüge weiss, dass sie falsch ist. Solche Anlagen und Einrichtungen fördern den Individualverkehr. Jeder Parkplatz, der neu zur Verfügung gestellt wird, ist Anreiz zum Individualverkehr. Grundsätzlich erachten wir eine Politik, die besonders in städtischen Agglomerationen Förderung des Privatverkehrs betreibt, als verfehlt. Das ist zweifelsohne die falsche Richtung. Mit diesem Beispiel in Ecublens wird die Unfähigkeit der verantwortlichen Instanzen eigentlich offensichtlich, endlich

diese ausgetretenen Pfade einer für Mensch und Umwelt schädlichen Verkehrspolitik zu verlassen. Es war schon immer so und soll so bleiben: Man zählt die Fahrzeuge, ermittelt also das gegenwärtige Bedürfnis, errechnet die durchschnittliche Wachstumsrate der letzten Jahre, extrapoliert in die Zukunft und legt dem endgültigen Entscheid eine Hochrechnung zugrunde, ohne zu beachten, dass das Mass der zulässigen negativen Einwirkungen längst überschritten ist. Das ist passives Zuschauen. Man will nicht wahrhaben, dass der Weg immer abschüssiger wird.

Auf diesem Gebiet ist aktives Handeln ein Gebot der Stunde. Die Art, mit der die Mobilität der modernen Gesellschaft befriedigt werden soll, muss je länger, je mehr von der öffentlichen Hand aktiv gelenkt werden. Dabei hat der Bund in Lausanne-West vielversprechend begonnen, als er für die Sanierung und Erweiterung der Trambahn 45 Millionen mitinvestiert hat. Da war offensichtlich der Wille vorhanden, verantwortungsbewusste Verkehrspolitik zu realisieren. Mit diesem überrissenen Parkhausprojekt würde nun dieser Schritt in eine hoffnungsvollere Zukunft wieder rückgängig gemacht.

Die Zahlen der Botschaft sprechen ja in dieser Hinsicht eine deutliche Sprache. Der Verkehr würde in diesem Quartier unweigerlich zunehmen. Es heisst zwar, dass er von 30 Prozent im Jahre 1986 auf 26 Prozent zurückginge. Aber in Tat und Wahrheit würden – wenn dieses Parkhaus realisiert wird – tagtäglich 430 Fahrzeuge mehr in diesem Quartier zirkulieren.

Ich bitte den Rat, auf diese Vorlage einzutreten, und hoffe, dass – nachdem Herr Bundesrat Cotti dieses Projekt zurückziehen will – das, was vorhin von Herrn Mühlemann angekündigt worden ist, auch Realität sein wird.

**M. Guinand:** Le groupe libéral votera le crédit de 303 millions de francs qui est demandé pour des projets de construction aux Ecoles polytechniques fédérales, pour le laboratoire d'essais des matériaux et de recherche et pour l'Institut de recherche forestière. Les constructions projetées s'inscrivent, en effet, dans le cadre des plans de développement de ces institutions. Elles sont justifiées pour leur permettre de poursuivre leur tâche d'enseignement et de recherche. Elles s'inscrivent même, comme l'ont dit les rapporteurs, dans le cadre de mesures impératives. Le Groupe des constructions a étudié le dossier technique et recommande l'exécution de tous les projets. Nous nous rallions donc à ses conclusions.

En ce qui concerne la proposition de minorité, nous attendons avec intérêt les explications du Conseil fédéral qui, on l'a annoncé, va retirer, semble-t-il, le projet de parking sud de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne. A cet égard, je regretterais, pour ma part, que l'on prenne prétexte d'une demande de crédits, relative au développement de nos institutions fédérales d'enseignement et de recherche, pour ouvrir un débat sur les transports publics qui lui est étranger. Selon les renseignements que nous avons eus jusqu'ici, le parking sud prévu dans la construction, dans la deuxième étape de l'installation de l'Ecole polytechnique fédérale à Ecublens, fait partie intégrante du projet. D'après le message du Conseil fédéral, sa construction est nécessaire. Elle a d'ailleurs été approuvée par le Groupe des constructions, qui a même estimé qu'il ne fallait pas procéder en deux étapes mais en une seule.

Les adversaires de la construction de ce parking font valoir que, si l'on maintient le système de transport par bus, actuellement en vigueur, après l'ouverture du TSOL, le parking ne serait plus nécessaire. Cela me paraît être pour l'instant une pure hypothèse parce que j'attends de savoir si, vraiment, ce service de bus pourra effectivement être maintenu. Toutefois, même s'il peut être maintenu, le problème de leur transfert ne sera pas résolu pour autant pour les collaborateurs et étudiants habitant des lieux non desservis par les transports publics et qui devront bien trouver le moyen de se rendre à l'Ecole polytechnique fédérale. Encore une fois, sur ce point, nous attendons les explications du Conseil fédéral.

En l'occurrence, que le parking sud se construise ou non, il est bien évident que la question de l'amélioration des liaisons par transports publics avec l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne se pose, et qu'elle doit être encore mieux étudiée. Nous

y sommes acquis et c'est la raison pour laquelle le groupe libéral votera également le postulat de la commission.

**Seiler Rolf:** Die CVP befürwortet die angeforderten Kredite für die Schulen und die Annex-Anstalten, lehnt jedoch den Kredit für das vorgesehene Parking in Lausanne ab. Die meisten Investitionen in Lausanne stehen im Zusammenhang mit dem Umzug nach Ecublens und sind unbestritten, und der vorgesehene Ausbau der ETH in Zürich ist ausserordentlich dringend.

Der bisherige Ausbau der ETH in Zürich hat mit der Zunahme der Anzahl Studenten in keiner Art und Weise Schritt gehalten. Die Folge davon sind unhaltbare, zum grossen Teil unzumutbare Verhältnisse für die Studenten und die Lehrer. Der Vertreter des Schulrates hat in der Kommission – nicht ganz zu Unrecht – gesagt, dass die Investitionen, die hier vorgeschlagen werden, vor allem in Zürich nur ein «Not-Pflästerchen» seien.

Ein weiterer Ausbau ist dringend nötig. Gemäss Schätzung beträgt der Raumbedarf in Zürich bis 1996 25 000 bis 30 000 Quadratmeter. Wir meinen nun, dass es nicht nur wünschbar, sondern auch notwendig ist, einmal ein Gesamtkonzept des weiteren Ausbaus in Zürich vorzulegen. Wir sollten endlich wissen, was wo und wofür gebaut werden soll. Mit einem Gesamtkonzept hätten wir dann nicht immer nur etappenweise Kredite zu beschliessen.

Es genügt aber nicht, für immer mehr Studenten nur Studien- und Forschungsplätze zu schaffen. Die Prognose für Zürich liegt für 1990/1991 bei 11 500 Studenten. Man muss sich auch um das Wohnproblem dieser Studenten kümmern. In Zürich ist die Lage ganz besonders prekär. Wir erwarten daher mit der nächsten Baubotschaft, die ja bereits auf 1990 angekündigt ist, auch Projekte und Vorschläge für Wohnungen für die Studenten. In Lausanne ist man auch hier einen Schritt weiter. Man hat bereits einen ersten Schritt unternommen. Denn wir brauchen auch eine Wohnpolitik, nicht nur eine Parkplatzpolitik.

Damit wäre ich beim Parking in Lausanne. Herr David als Berichterstatter hat die Geschichte bereits kurz geschildert. Die Argumente, die 1986 für die Ablehnung des Parkings galten, nämlich, dass man zuerst Erfahrung mit der neuen Trambahn sammeln wolle, gelten heute noch. Ein neues Moment ist allerdings aufgetaucht. Mit der Eröffnung dieser Trambahn, der TSOL, die übrigens – Herr Mühlemann – nicht nur von Lausanne-Zentrum bis nach Ecublens fährt, sondern auch nach Renens fahren soll, will man den heutigen Buszubringer praktisch aufheben. Damit bleibt die Kapazität des öffentlichen Verkehrs praktisch auf dem gleichen Stand wie heute und ist ganz eindeutig ungenügend. Das hat auch die Bautengruppe zur Feststellung geführt, dass der öffentliche Verkehr ja weniger als 50 Prozent des Verkehrsbedürfnisses abdecken kann; aber immer unter Berücksichtigung, dass der Busbetrieb aufgehoben und gestrichen wird. Aber es geht nicht nur um diese 6 Millionen Franken, die hier für das Parking eingesetzt werden, sondern vielmehr darum, ob nun die Investitionen für diese Trambahn – immerhin im ganzen 135 Millionen Franken, wobei der Bund einen Beitrag von 45 Millionen Franken beschossen hat – das Ziel, die Förderung des öffentlichen Verkehrs, auch erreichen.

Förderung des öffentlichen Verkehrs heisst für mich, dass dessen Anteil am Verkehrskuchen vergrössert wird. Das ist mit dem hier vorgelegten Konzept eindeutig nicht der Fall, wenn der Busbetrieb gestrichen ist. Dann wird nicht einmal die Verkehrszunahme vom öffentlichen Verkehr übernommen werden können. Auch der Privatverkehr wird zunehmen. Es macht doch keinen Sinn, 135 Millionen Franken für die Bahn zu investieren und gleichzeitig, praktisch im Gegenzug, den anderen Träger des öffentlichen Verkehrs, nämlich den Busverkehr, wegzunehmen.

Mit einem solchen Konzept leisten wir auch keinen Beitrag zur Entlastung der Strasse, ganz im Gegenteil, die Strasse, die heute schon überbelastet ist, wird zusätzlich belastet. Dann kommt bald wieder der Ruf nach Ausbau dieser Strasse, und dann sind wir bei der schweizerischen Verkehrspolitik: Man baut Bahnen, man baut Strassen, und dann schaut man einmal zu, was passiert. Dann baut man in der Regel wieder Stras-

sen, und das alles zusammen ergibt die schweizerische Verkehrspolitik.

Es gibt ein weiteres Argument, das nahelegt, den Bau des Parkings zurückzustellen. Herr Piazzoli, der Direktor des Amtes für Bundesbauten, hat auf eine Frage der Bautengruppe betreffend Bau in einer Etappe gesagt, dass der Bau in einer Etappe zurzeit in Lausanne nicht möglich sei. Die Baukonjunktur sei in der Region Lausanne stärker als in allen anderen Teilen des Landes. Und wenn die Baukonjunktur schon derart überhitzt ist, wäre das allein schon ein Argument, dieses Parking zurückzustellen.

Zusammenfassend: Die CVP ist für die Aufrechterhaltung des heutigen Busbetriebes, damit für die Zurückstellung des Kredites für das Parking. Wenn Herr Bundesrat Cotti diesen Antrag für den Kredit zurücknimmt, stimmt wenigstens die nächste Botschaft, dass er ihn tatsächlich zurückgenommen hat. Das letzte Mal wurde er nämlich in einer Abstimmung abgelehnt. Ich bin sehr froh, wenn Herr Bundesrat Cotti das tut. Ich habe von einem Umweltminister an und für sich auch nichts anderes erwartet.

Wir sind auch für Zustimmung zum Postulat der Kommission betreffend Verbesserung des öffentlichen Verkehrs von Renens her.

**Zwygart:** Die LdU/EVP-Fraktion ist für Eintreten und Zustimmung zu diesen verlangten Krediten, mit Ausnahme des Parkhauses in Lausanne, und das einstimmig. Grundsätzlich stellen wir fest, dass die beiden Hochschulen und ihre Annex-Anstalten die nötigen Infrastrukturen zur Verfügung haben müssen, um ihren Aufgaben gerecht zu werden. Der verstärkte Andrang an die Bildungsinstitute führt offensichtlich in Zürich immer mehr zu Engpässen und Problemen. Es wurde schon davon gesprochen, dass die zuständigen Organe hier eine längerfristige Planung aufnehmen müssen, um uns Lösungen vorzuschlagen. Die momentanen Engpässe an der ETH Zürich haben aber nicht nur Nachteile. Sie zwingen zu Ueberlegungen, den wünschbaren vom unbedingt notwendigen Raumbedarf zu trennen.

Solange Beschränkungen nicht zu unzumutbaren Ausbildungsverhältnissen führen, kann der Zustand toleriert werden; wir müssen uns auch irgendwo in Ausbildungsräumen beschränken, vor allem, wenn es um Räume geht, die mehr zur Infrastruktur gehören. So lässt es die Beschränkung auf das Notwendige in Zürich nicht zu, Parkplätze und Parkhäuser zu erstellen. Es sei denn, notwendige Parkplätze und Parkräume, wie das im Institutsgebäude an der Clausiusstrasse vor demonstriert wird, indem dort ein gewisser Publikumsverkehr stattfindet und auch Raum geschaffen wurde.

Hingegen haben wir in Lausanne genügend Raum, um ein oder sogar mehrere Parkhäuser zu erstellen. Wie gesagt, wurde 1986 dieser Kredit abgelehnt. Bevor die Trambahn erstellt und eingeführt ist, kann mit abnehmenden Provisorien weitergewurstelt werden. Unsere Fraktion lehnt also den Kredit für das Parkhaus ab. Die Situation hat sich in den drei Jahren nicht geändert. Mit dem Postulat der Kommission, das wir auch einhellig unterstützen, das die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs für die ETH Lausanne anzustreben gewillt ist, haben wir Gewähr, dass wir nichts verbauen.

Zwar sind 6 Millionen Franken bei Kosten von rund 300 Millionen keine so wesentliche Ausgabe. Aber sie zeigen eine Tendenz auf. Es geht hier um die Frage der Glaubwürdigkeit. Unser Innenminister ist nicht nur Verantwortlicher für die Schulen, sondern gleichzeitig auch Umweltminister. Wenn es um die Umwelt geht, müssen wir auch irgendwo aufzeigen, wohin das führt. Das Parkhaus Lausanne steht in direkter Konkurrenz zu anderen Krediten in der gleichen Vorlage: für die Empa (es geht in diesem Zusammenhang um die verschärften Abgasvorschriften, die durchgesetzt werden sollen) und für die Eidgenössische Anstalt für das forstliche Versuchswesen (die wegen dem andauernden Waldsterben bauliche und technische Voraussetzungen braucht, um ihre Aufgaben wahrnehmen zu können).

Ich hoffe, dass der Bundesrat – wie angekündigt – auf diesen Kredit von 6 Millionen zurückkommt und, wenn das der Fall ist,

dass wir als Rat dann der Restvorlage einhellig zustimmen können.

**Frau Zölch:** Namens der SVP-Fraktion bitte ich Sie, den beantragten Bauvorhaben und -krediten zuzustimmen und den Minderheitsantrag abzulehnen, falls er tatsächlich noch aktuell ist.

Wie bereits ausgeführt wurde, hat die Bautengruppe zuhänden unserer beratenden Kommission die grundlegenden bautechnischen Aspekte projekt- und kostenmässig sorgfältig geprüft. In ihrem Bericht stellt die Bautengruppe fest, dass dem Bundesbeschluss aus ihrer Sicht zugestimmt werden muss. Sie regt ferner Verhandlungen mit den SBB an, mit dem Ziel, die ETH Lausanne noch besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erschliessen. Die SVP-Fraktion unterstützt die diesbezüglichen Vorschläge.

Wir sind der Auffassung, dass an beiden Eidgenössischen Hochschulen längerfristig vergleichbare Infrastrukturen geschaffen werden müssen. Den wachsenden Studentenzahlen und den neuen technischen Erkenntnissen muss auch im Raumprogramm Rechnung getragen werden. Wahrscheinlich muss eine Dezentralisierung längerfristig ernsthaft geprüft werden.

Unsere Fraktion stimmt auch der Parkhalle Süd mit 800 Parkplätzen zu. Aber offenbar – wie man gehört hat – wird dieses Projekt jetzt zurückgezogen. Die bis heute geschaffenen Parkplätze haben ja vorwiegend provisorischen Charakter. Es muss davon ausgegangen werden, dass das Verkehrsaufkommen auch nach der Inbetriebnahme der Trambahn Lausanne-Südwest und der damit verbundenen wesentlichen Verbesserung der Verkehrserschliessung nicht genügend übernommen werden kann; erst recht nicht während der Stosszeiten.

Wir sind der Auffassung, dass eine gewisse Anzahl Parkplätze auf dem Hochschulareal erstellt werden muss. Dies schon, um auch die umliegenden Quartiere vom Verkehr zu entlasten, der durch Studenten und Personal der Universität immer wieder verursacht wird. Denken Sie aber auch an die Studenten, die nicht aus Lausanne selber kommen und daher die Trambahn gar nicht benutzen können, an die Studenten und das Personal, die zum Beispiel aus der Region zwischen Lausanne und dem Neuenburgersee stammen, an Studenten also, die auf den Privatverkehr einfach angewiesen sind!

Man könnte sich vielleicht auch eine privatwirtschaftliche Finanzierung der Parkplätze überlegen. Wird durch den Bau der Trambahn die Kapazität der Busbetriebe nicht verringert, entschärft sich das Problem natürlich. Leider konnte man uns in der Kommission diesbezüglich nur sehr vage und sehr ungenaue Angaben machen. Aber wir sind der Auffassung, dass selbst bei Aufrechterhaltung der Busbetriebe ab 1990 zusätzliche Parkplätze auf dem Hochschulareal erstellt werden müssten.

Die Bautengruppe gelangt in ihrem Bericht zum Schluss, dass das Bestreben zur Förderung der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel offensichtlich sei, dass aber – wie bereits gesagt – das öffentliche Transportangebot die Nachfrage nicht zu befriedigen vermag. Selbstverständlich muss geprüft werden, ob die Erschliessung der ETH Lausanne durch den öffentlichen Verkehr noch verbessert werden kann.

Ich bitte Sie daher, auch dem diesbezüglichen Postulat der Kommission zuzustimmen.

**Aregger:** Als Mitglied der Bautengruppe hatte ich schon mehrmals Gelegenheit, die ETH-Bauten im Rahmen von Botschaften beurteilen zu dürfen. Ich habe mit den Ausbauprojekten der Technischen Hochschulen nie Probleme gehabt, im Gegenteil. Ich hatte immer eher den Eindruck, wir täten für die Technischen Hochschulen zu wenig. Denn wir laufen nicht nur Gefahr, sondern wir sind schon soweit, dass wir je länger, je mehr nicht mehr zu den Erfindern, zu den Entwicklern gehören, sondern viel eher zu den Anwendern fernöstlicher Technologie. Wir müssen uns mit den Technischen Hochschulen dauernd anstrengen, den Anschluss an die stürmische Entwicklung nicht zu verlieren. Ich erinnere an das Beispiel, mit

welcher Verzögerung wir an der ETH eine Abteilung für Informatik zustande gebracht haben.

Ich bin den ETH-Vorlagen also immer sehr positiv gegenübergestanden. Bei dieser Vorlage habe ich jedoch ein ungutes Gefühl. Das bezieht sich nicht auf Lausanne. Die ETH-Lausanne ist eine ausgezeichnete konzipierte moderne Hochschule. Sie hat vielleicht einen Schönheitsfehler. Die Tokamak-Halle, wuchtig und in der Architektur anders geartet als das Schulzentrum, ist auf der Seeseite plaziert worden, was nach meinem Empfinden störend wirkt. Lausanne steht aber auch im Begriff, mit einem weiteren Schönheitsfehler versehen zu werden – falls nämlich das Parkhaus nicht gebaut würde. Ich bin nach der soeben erhaltenen Information der Ueberzeugung, dass der Kanton Waadt eine echte Vogel-Strauss-Politik betreibt, nämlich den Kopf vor der Realität in den Sand steckt. Es ist unmöglich, ein Hochschulzentrum dieser Grösse zu errichten, ohne einen bestimmten Anteil privaten, individuellen Verkehrs in Kauf zu nehmen. Diese Entwicklung überrascht, und ich kann sie nicht verstehen.

Das ungute Gefühl bezieht sich auf die ETH-Zürich, und zwar in zweifacher Hinsicht, einmal wegen des ETH-Zentrums, zum anderen wegen des Hönggerbergs. Beim ETH-Zentrum in Zürich ist nach meiner Auffassung der noch zumutbare Endausbau erreicht. Das manifestiert sich auf verschiedene Weise. Wenn Sie z. B. die Arbeitsplätze der CAD-Ausbildung unter der Kuppel des Hauptgebäudes besuchen, wähnen Sie sich eher in einem Science-fiction-Film als in einer Ausbildungsstätte. Wenn man so weit gehen muss in der Ausnützung von Räumlichkeiten, dann ist der zumutbare Endausbau erreicht.

Dies betrifft auch zwei Bauvorhaben unserer Botschaft, und zwar sind beides etappierte Bauvorhaben. Einmal das Landwirtschaftsgebäude. Dafür sind für die zweite Etappe 27 Millionen Franken eingesetzt. 26 Millionen haben wir schon ausgegeben. Ich betrachte diesen Ausbau zwar als sinnvoll, sehe aber, dass wir in diesem Fall mit knapp 60 Millionen in erster Linie Denkmalpflege betreiben.

Dann vor allem der Neubau Clausiusstrasse. Dieses hohe, schmale Gebäude ähnelt einer Bienenwabe. So baut nur ein Bauherr, dem unbeschränkte Gelder zur Verfügung stehen. 98 Millionen sind für die erste Etappe vorgesehen, angekündigt sind weitere 60 Millionen.

Zur ETH Hönggerberg. Wir haben hier ein jahrelanges Geplänkel mit dem Bauamt der Stadt Zürich hinter uns. Ein Ideenwettbewerb der ETH will 80 000 Quadratmeter Nutzfläche verwirklichen. Das Bauamt sieht nur 30 000 Quadratmeter vor. Diese grosse Differenz wird ein Seilziehen verursachen, das die Weiterentwicklung der ETH auf Jahre hinaus blockieren wird. Aus der Sackgasse gibt es nur einen Ausweg. Wir müssen einen zusätzlichen ETH-Standort in der deutschen Schweiz suchen. In diesem Sinne habe ich gestern ein Postulat, das von zahlreichen Ratsmitgliedern unterstützt wurde, eingereicht.

**M. Berger:** J'ai pris connaissance de ce message avec beaucoup d'intérêt et je profite de l'occasion pour remercier le Conseil fédéral et tous ceux qui se soucient de permettre l'acquisition d'une solide formation par nos étudiants. On ne peut que les soutenir. Je profite également de l'occasion qui m'est donnée pour témoigner toute la reconnaissance que nous devons à notre pays pour les efforts qu'il entreprend afin que tout élève ayant les capacités requises puisse recevoir la formation qui lui convient et, en particulier, accéder aux études supérieures. Cela implique des efforts soutenus dans les différentes régions du pays dans le dessein de fournir aux étudiants des conditions matérielles acceptables.

J'en viens au problème soulevé, celui du parking inclus dans ce projet de financement. Il est bon de rappeler également que l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne a été située – volontairement – aux abords d'un grand carrefour routier et autoroutier, mais il n'a pas été tenu compte, à l'époque, du réseau ferroviaire ainsi que de la gare de Lausanne qui est pratiquement le seul point de ralliement efficace par les transports publics. Malgré tout, cela a créé des difficultés assez grandes pour les étudiants de la grande banlieue lausannoise et ceux de l'arrière-pays. Pour ceux-ci, seul un moyen de transport privé offre un accès facile à l'Ecole polytechnique fédérale.

Je crois que c'est un leurre de croire que nous pourrions résoudre le problème de toutes ces régions de l'arrière-pays et de la grande banlieue par les transports publics, non seulement pour des raisons de financement, mais aussi de temps. Le temps mis pour atteindre l'Ecole polytechnique fédérale d'Yverdon, de Payerne ou de Nyon est trop long. C'est pourquoi le parking joue un rôle important.

Les auteurs du message ont raison lorsqu'ils disent que ce sont pour des motifs géographiques que les transports publics de la région lausannoise n'offrent pas une desserte comparable à d'autres villes suisses. Je souligne que, «pour des raisons géographiques», nous ne pouvons pas changer. C'est un état de fait et c'est pourquoi un nombre supplémentaire de places de stationnement sera toujours nécessaire, afin de rendre l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne accessible à une foule importante d'étudiants de l'arrière-pays, chaque jour et dans des conditions acceptables.

Je crois qu'il faut tenir compte de la situation particulière de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne et je vous engage à soutenir les crédits qui nous sont proposés dans leur intégralité.

**M. Frey Claude:** J'interviens ici uniquement au sujet du parking de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne. Si je le fais maintenant, c'est parce qu'une proposition de minorité Fierz a été déposée mais que, vraisemblablement, elle n'aura pas à être votée puisque je viens d'apprendre que M. Cotti, conseiller fédéral, retirera le crédit de 6 millions de francs nécessaire à la construction de ce parking.

Je voudrais dès lors préciser que je reste songeur face aux tergiversations de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, une haute école dont on attendait une approche plus scientifique en matière de construction, dans l'analyse des besoins et en matière de politique des transports. De quoi s'agit-il? Le Groupe des constructions du Conseil national s'est rendu sur place, a siégé au début du mois de juillet à Lausanne. Il y a acquis une double conviction: la première, c'est la volonté de l'Ecole polytechnique fédérale de diminuer l'importance, dans toute la mesure du possible, du trafic individuel. Cette volonté n'est pas remise en cause par la construction du parking. Mais nous avons constaté une deuxième chose sur place, c'est que cette politique volontariste des transports trouve sa limite dans la grande dispersion de l'habitat: les deux tiers du personnel n'habitent pas Lausanne, l'un de ces deux tiers habite ailleurs que dans le Grand Lausanne et seuls 15 pour cent des étudiants résident dans la région desservie par le futur Métro Ouest.

Le maintien des autobus, dont on parle maintenant, ne permettra que d'améliorer quelque peu la situation mais n'empêchera pas que de nombreux étudiants, ou un personnel important, devront se déplacer individuellement, les transports publics mettant plus de trois quarts d'heure pour une simple course. C'est cela la réalité.

La réalité, c'est aussi que nous discutons actuellement d'un parking à 6 millions de francs pour 430 places dont 240 seront supprimées par les constructions dont nous approuvons les investissements maintenant. Nous discutons donc, en tout et pour tout, de 190 places nettes. Notre conviction acquise au sein du Groupe des constructions du Conseil national reste que ce parking est nécessaire. Le Groupe des constructions était même allé plus loin, il estimait qu'il fallait construire l'ensemble du parking, les deux étapes en une.

Il y a un fait nouveau, l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, par le truchement de M. le professeur Crottaz, vice-président, a cru utile d'envoyer un fax, il y a deux jours, pour signaler que la situation ne se présentait pas comme elle l'avait été en juillet au Groupe des constructions et que, par conséquent, une solution de rechange par le maintien des autobus permet de renoncer à ce crédit.

Que devons-nous donc faire, face à cette situation: le bonheur des gens malgré eux? L'Ecole polytechnique fédérale n'en veut pas, elle supportera seule la responsabilité de cette décision. Mais je trouve, encore une fois, que cette décision n'est pas très sérieuse de la part d'une haute école.

**M. Brélaz:** Tout d'abord, je voudrais rassurer certains intervenants dont quelques-uns habitent loin de Lausanne. L'EPFL dispose de parkings. Il s'agit simplement de déterminer l'importance de leur agrandissement.

La Confédération a participé financièrement au TSOL (Tramway du sud-ouest lausannois) pour un montant de 35 millions, ce qui est très faible par rapport aux coûts supplémentaires qui ont été engagés. Compte tenu des participations des communes et du canton, le montant global des investissements pour ce transport atteindra pratiquement 200 millions de francs. Son but initial était le transport des étudiants de l'Ecole polytechnique fédérale et de l'Université de Lausanne. Alors, si l'on investit 200 millions et qu'ensuite il faut continuer à construire autant de places de parc qu'auparavant, c'est qu'on a beaucoup d'argent à jeter par les fenêtres dans ce pays. La situation me semble absurde, du moins dans l'immédiat. Le jour où le nombre d'étudiants dans ces écoles aura explosé, on verra. Mais pour l'instant, ce n'est pas le cas.

Je souligne, surtout à l'intention de M. Berger, que le TSOL établira ses cadences en fonction des nouveaux horaires CFF à Renens et à Lausanne. Cela signifie que toutes les personnes pouvant utiliser une petite ligne – c'est-à-dire tout l'ouest et le nord-ouest du canton – ou une grande ligne – par exemple pour Yverdon – ne connaîtront aucun problème pour être acheminés à l'Ecole polytechnique fédérale. En effet, le trajet entre Renens et l'EPFL sera peu chargé. En revanche, les gens souhaitant se rendre au centre de Lausanne auront des difficultés, car le TSOL, aux heures de pointe, ne pourra pas absorber tout le trafic, étant donné son dimensionnement. Néanmoins, il devrait prendre une part de trafic beaucoup plus importante que ne le faisaient les bus jusqu'à présent. Faudra-t-il ajouter des bus par la suite? Je pense que c'est une solution, mais je peux comprendre la réaction du canton qui a investi près de 100 millions dans cette affaire et qui devrait ensuite subventionner encore 500 000 francs par année pour des bus.

Il m'apparaît incontestablement que ce parking ne doit pas être construit, mais il faut également réfléchir à diverses solutions. Il faut d'abord voir, lorsque le TSOL sera en fonction, si véritablement les bus sont nécessaires. C'est d'ailleurs le but du postulat. Ensuite, on devrait examiner dans quelle mesure, s'il y a des problèmes aux heures de pointe – c'est principalement de cela qu'il s'agit – on pourrait modifier l'heure du début des cours dans les facultés. Voilà les idées à approfondir.

Il y aura des parkings dans la région lausannoise et sur le trajet du TSOL, par exemple à la Bourdonnette qui est un des arrêts. Ainsi, certains étudiants pourraient aussi se parquer, s'il y avait véritablement besoin de mesures de dissuasion. Ce contexte démontre qu'il n'y a en tout cas aucune urgence pour un tel parking. Nous pouvons l'enterrer sans problème et il semble que le Conseil fédéral le fera lui-même.

Par la suite, il faudra néanmoins rester extrêmement attentif au développement des transports pour l'Ecole polytechnique et éviter, malgré tout, de faire porter toutes les charges au canton. Il serait souhaitable que la Confédération examine ultérieurement l'éventualité d'un décalage des heures de début de cours ou de possibles compensations en faveur du canton.

**M. Leuba:** C'est évidemment sur la question du parking que j'interviens. Je rappelle tout d'abord de quoi il s'agit. En réalité, on supprimera 600 places de parc sur le périmètre de l'EPFL et on construira un parking de 800 places. Il s'agit en réalité de 200 places de parc et non d'une folie des grandeurs du trafic motorisé.

Je vous prie de vous référer au tableau figurant sous chiffre 222.2 du message, d'où il ressort clairement que le pourcentage des places à l'EPFL diminuera, même avec la construction du parking, ce qui démontre l'effort que nous voulons faire et que le canton de Vaud a fait pour les transports publics, notamment avec le TSOL. M. Brélaz a rappelé que le Grand Conseil est en train de voter un crédit supplémentaire de 57 millions de francs, représentant l'augmentation du coût de réalisation du TSOL. Cela démontre à l'évidence que nous misons sur les transports publics. Nous souhaitons vivement que le TSOL résolve une grande partie des problèmes inhérents au

fait que le site de Dorigny est en dehors de l'agglomération lausannoise.

Etant donné qu'il sera fait état de la lettre du vice-président de l'EPFL, je souligne que les autorités vaudoises n'ont pris aucune décision consistant dans le maintien des lignes de bus à l'EPFL, et je serais même surpris qu'elles en prennent une dans ce sens. En effet, pour expliquer aux communes qu'elles doivent participer à l'investissement supplémentaire du TSOL, on a fait valoir qu'elles économiseraient le déficit des lignes de bus qui pourraient être supprimées. Par conséquent, si maintenant l'on ne supprime pas ces lignes, les communes auront l'impression qu'elles paient deux fois, une fois pour le supplément pour le TSOL, et une autre fois parce que le déficit des lignes de bus serait maintenu. Il me paraît donc peu vraisemblable que l'on maintienne ces lignes. Il est possible que le vice-président de l'EPFL prenne ses désirs pour des réalités.

J'insiste surtout sur le fait que ce conflit quelque peu idéologique est stupide, dans la mesure où il est idéologique entre transports publics et transports privés. Nous avons dit clairement que nous souhaitons les transports publics et les favorisons avec le TSOL, mais ceux-ci ne résolvent pas tous les problèmes. Trois d'entre eux notamment sont encore non résolus par les transports publics: tout d'abord celui des manifestations spéciales qui ne permettent pas toujours le transport public – le message le précise d'ailleurs, c'était la justification de l'EPFL comme quoi les manifestations exigent davantage de places de parc –; ensuite le travail en dehors des heures ordinaires – il n'est pas possible de faire circuler les bus pour deux, trois ou quatre étudiants qui viennent à des heures spéciales –; enfin et surtout, tous ceux qui n'habitent pas sur le tracé des transports publics.

Je voudrais que M. Bréaz explique aux étudiants qu'ils ont besoin de 50 minutes pour se rendre à l'EPFL, parce qu'ils doivent changer trois fois de moyens de transport public, alors qu'ils pourraient y aller en 15 minutes avec un véhicule privé. Jusqu'à ce que vous arriviez à ce que les gens comprennent cette situation, le transport privé restera raisonnable et devra être défendu.

Enfin, ce parking a fait l'objet d'une étude d'impact positive. Au point de vue protection de l'environnement, il existe quelque chose de pire qu'un tel parking, c'est bien le parking sauvage, et c'est ce à quoi les adversaires du parking projeté vont conduire.

En conclusion, si le Conseil fédéral ne veut pas maintenir son projet, ce dernier devrait être renvoyé en commission afin d'être réexaminé sérieusement. Il fait en effet l'objet de trop de contradictions.

**M. Martin:** Décidément, ce parking de l'Ecole polytechnique de Lausanne fait dépenser beaucoup de salive. Vous me pardonnerez d'ajouter un mot à tout ce qui a été dit jusqu'à maintenant.

Tout d'abord, je me mets à votre place, vous devez être dans un abîme de perplexité à l'égard de ce projet qui est présenté par le Conseil fédéral et qui est abandonné ensuite par le principal partenaire qu'est l'Ecole polytechnique fédérale.

L'EPFL n'est pas le seul partenaire intéressé à ce problème. C'est pourquoi le syndic de Lausanne, comme le membre du Conseil d'Etat vaudois, est surpris par le projet de retrait du crédit affecté à ce parking. Les raisons évoquées dans le message concernant ce projet demeurent à mes yeux entièrement valables. Comme l'a relevé M. Berger, malgré la mise en service du TSOL (le métro ouest) qui améliorera nettement la desserte des sites des hautes écoles, une certaine proportion (probablement plus de la moitié) de membres de ces écoles dépendra du véhicule privé.

En outre, le projet de parking et l'ensemble de la conception des transports dans cette région sont le fruit de délibérations à la fois entre le canton, les communes intéressées dont Lausanne et, bien sûr, les hautes écoles, tout comme les transports publics de la région lausannoise. Je suis surpris que, avec l'acceptation d'un seul des partenaires, on modifie cette conception. Le vice-président des transports publics de la région lausannoise que je suis n'est en tout cas pas au courant de cette évolution.

Je serais mal placé pour ne pas défendre les transports publics, puisque je suis l'un des pionniers de la réalisation du métro ouest Lausanne qui relie la capitale, Renens et les hautes écoles. C'est dire que nous avons tout intérêt à la rentabilité, à l'utilisation très forte de ce moyen de transport moderne, mais il n'en demeure pas moins qu'il ne résoud pas tous les problèmes. Par conséquent, il est nécessaire de réaliser un parking supplémentaire à l'EPFL, au moins partiellement.

Je souscris à l'idée d'examiner un renforcement nouveau des transports publics, selon le vœu du postulat Fierz. Néanmoins le parking actuellement prévu est nécessaire. Une extension ultérieure des places de stationnement peut être mise en cause par l'étude, mais non les 430 places de parc envisagées aujourd'hui.

De plus, je tiens à vous répéter combien je me mets à votre place et à celle de M. Cotti, conseiller fédéral, qui ne veut pas être plus royaliste que le roi et qui est probablement surpris des interventions d'aujourd'hui. Je suis aussi inquiet à l'idée que l'on renonce à ce parking, car il y a – comme l'a relevé M. Leuba – un risque très fort que la voiture soit tout de même utilisée et qu'un parking sauvage s'installe dans toutes les communes.

C'est la raison pour laquelle je vous demande d'accepter le crédit tel qu'il est prévu par le message du Conseil fédéral et, subsidiairement, que la partie «parking» soit renvoyée pour examen à la commission, car de sérieux problèmes se posent. Je vous remercie de votre attention.

**M. Longet,** rapporteur: On a beaucoup parlé de ces places de parc et je vous demande de ne pas faire ici un débat idéologique sur la voiture, les parkings, les transports publics. Il n'est pas question aujourd'hui de philosopher sur l'ensemble de la desserte du site de Dorigny et sur ce qui doit être réalisé dans le domaine des transports publics dans cette région. Il s'agit de savoir si l'offre supplémentaire sera, *a priori*, un développement des transports publics ou la création de nouvelles places de parc. Il n'est nullement question de discuter de l'ensemble des mouvements pendulaires.

Certains orateurs se sont exprimés comme s'il s'agissait de faire un transfert intégral en faveur des transports publics. Il n'en est pas question. Il y aura, comme aujourd'hui, toute une série de mouvements pendulaires qui se feront en voiture, cela n'est pas contesté. Il n'est question ici que de l'offre supplémentaire: nous avons une fonction d'orientation à jouer, selon les options en présence.

En effet, il faut savoir que c'est en 1986 qu'il fut question du parking qui a été inscrit dans les planifications, alors que le Parlement avait déjà demandé qu'on le biffe de ces mêmes planifications. Si l'idée de parking a été maintenue, c'est parce que, à l'époque, on avait décidé de supprimer la desserte complémentaire en bus. En effet, les responsables de l'EPFL sont partis de cette dernière éventualité et, dès ce moment-là, la nécessité d'un parking a été posée avec comme corollaire l'offre supplémentaire de quelque deux à trois cents places. Tel est le point de départ.

Aujourd'hui, la situation est différente. Après les propositions du Groupe des constructions, après les délibérations de la Commission de la science et de la recherche, après les hésitations de la part de l'Ecole polytechnique et après le postulat que nous avons déposé, l'Ecole polytechnique a refait ses calculs et est parvenue à la conclusion que, si l'on maintenait les services de bus, le besoin en places de parc supplémentaires devenait caduc.

J'aimerais en appeler ici aux responsables des collectivités locales et du canton de Vaud qui nous parlent des manifestations spéciales. Ces jours, nous avons été un certain nombre de collègues à nous être rendus en bus au Comptoir; on peut le faire depuis la gare CFF, sans aucun problème. Cet exemple montre bien que le problème des manifestations spéciales peut aussi être maîtrisé. A considérer les sommes en jeu, il ne semble pas que les collectivités locales doivent, *a priori*, mettre les pieds au mur et affirmer que les quelques dizaines ou centaines de milliers de francs supplémentaires par année sont insoutenables, eu égard aussi aux coûts sociaux des mouvements pendulaires.

Je m'adresse ici à M. Martin, à M. Leuba et à d'autres. A mon avis, si l'on examine le coût global des transports, on s'aperçoit que l'économie globale y gagne dans le cas d'une réduction des charges du mouvement pendulaire; en prenant en compte quelque 450 000 francs de frais annuels, cela représente à peine les intérêts des parkings sur douze ans.

En ce qui concerne le parking, je crois que M. Cotti vous dira mieux que quiconque qu'il n'y a pas de raison d'imposer une dépense à quelqu'un qui n'en veut pas. C'est tout de même l'Ecole polytechnique qui prend ses responsabilités, on y sait lire, écrire et compter. Ne soyons pas plus royalistes que le roi! Je regrette un peu la dimension prise par cette discussion au sujet des parkings car, 6 millions pour les parkings sur 303 millions au total, cela représente encore 296 ou 298 millions consacrés à l'avenir de la recherche.

Le problème que nous avons à discuter au plan national consiste à disposer d'équipements performants dans les Ecoles polytechniques. A cet égard, la commission était d'avis qu'il était nécessaire de mieux exprimer à l'avenir comment les priorités définies pour la recherche se traduisaient dans les projets de développement des Ecoles polytechniques, comment l'on pouvait envisager la déconcentration du site extrêmement chargé de Zurich, où les possibilités de développement – M. Aregger l'a dit – sont limitées, comment l'on pouvait faire bénéficier les cantons non universitaires, notamment en Suisse romande – je pense au canton du Jura, au Tessin également – des retombées d'une décentralisation. Ce sont là des questions plus proprement de notre ressort en tant que Commission de la science et de la recherche.

En ce qui concerne le renvoi à la commission, je ne peux me prononcer au nom de la commission, mais je crois que cela dépasse les compétences d'une Commission de la science et de la recherche que de régler les problèmes de financement entre la ville de Lausanne, l'Etat de Vaud, la commune de Renens et l'EPFL. Si problème il y a, il doit être réglé à l'échelon de ceux qui maîtrisent le dossier administratif et financier en la matière, et je leur fais confiance pour qu'ils règlent ces problèmes.

Si M. Cotti nous assure que le parking n'est plus nécessaire, faisons-lui confiance et laissons-lui traiter le dossier. Personnellement – je ne peux pas engager la commission – je ne pense pas que le renvoi en commission serait judicieux. Ayant souscrit, à titre personnel, à la proposition Fierz, je me contente du retrait du projet par M. Cotti, conseiller fédéral.

**David, Berichterstatter:** Ich möchte aus dieser Diskussion zwei Punkte aufnehmen und eigentlich den aus meiner Sicht zentralen und wichtigen voranstellen. Das Parking ist sicher wesentlich, aber nicht die wichtigste Frage der Forschungspolitik der Schweiz in nächster Zukunft.

Hier wurde mit Recht darauf hingewiesen, dass insbesondere in Zürich die Kapazität der Hochschule erschöpft scheint – aus räumlichen Gründen – und wir uns über kurz oder lang damit auseinandersetzen müssen, ob die Schweiz einen dritten Hochschulstandort für die Technischen Hochschulen benötigt. Ich glaube, diese Zukunftsperspektive ist das wichtige, das wir aus der heutigen Diskussion sicher aufnehmen sollten. Ich hoffe auch, dass Bundesrat Cotti zu dieser Perspektive etwas sagen wird.

Was das Parking in Lausanne betrifft, da muss man sich vielleicht nochmals die Fakten vor Augen halten. Was hier vorgehen ist, ist ein Parkhaus mit 800 Plätzen. Man hat dieses Parkhaus – jedenfalls uns in der Kommission – damit erklärt, dass der Busbetrieb eingestellt werde. Wir haben auch die entsprechende Statistik erhalten, woraus hervorgeht, dass der Busdienst abgebaut wird. Anstelle der Busse sollen Trams eingesetzt werden. Dann wurde die Frage aufgeworfen, ob es nicht möglich sei, in den Spitzenzeiten bei überfüllten Trams noch den Bus einzusetzen. Diese Frage ist in der Zwischenzeit näher geprüft und abgeklärt worden. Wenn Herr Bundesrat Cotti aufgrund der Abklärungen in Lausanne und im Departement zur Meinung kommt, man könne das weiterführen, man könne Busse für die Spitzenzeiten weiter einsetzen, dann sollten wir wirklich vernünftig sein und diesen öffentlichen Verkehr akzeptieren.

Die Kommission konnte diese Entwicklung nicht mitverfolgen. Am Schluss der Sitzung wusste man noch nicht, was die Abklärungen bezüglich dieser Busse ergeben würden. Heute weiss man, dass es möglich ist. Aus diesem Grunde wäre es meines Erachtens jetzt auch falsch, wenn wir die Sache nochmals in die Kommission zurücknähmen. Wir können jetzt entscheiden. Wenn für die Spitzenzeiten die Busse möglich sind, können wir dem Bundesrat zubilligen, den Antrag betreffend des Parkhauses zurückzunehmen.

**M. Cotti, conseiller fédéral:** Il est un peu dommage, comme le disait M. Mühlemann, qu'une discussion qui présuppose des visions stratégiques sur l'évolution de nos Ecoles polytechniques et peut-être aussi davantage de flexibilité dans la planification des constructions de ces écoles – M. Aregger n'a pas tort lorsqu'il parle d'un problème spécifique à Zurich; M. Mühlemann a même parlé d'une troisième Ecole polytechnique – que toute la discussion risque de se concentrer autour d'un débat qui devient très philosophique à propos d'un parking de quelque 6 millions de francs.

Avant de parler du parking, je constate qu'il n'y a pas d'opposition aux crédits en question, que l'on demande aux Ecoles polytechniques de planifier de manière plus finalisée aussi le secteur des bâtiments, et que tout cela est en relation – les rapporteurs l'ont précisé – avec notre politique future concernant la formation et la recherche. Je me borne à vous faire observer l'importance de la matière. En effet, je ne vous cache pas que s'il y a un secteur, dans le cadre de mon département, qui m'inquiète car il s'agit d'un secteur essentiel pour l'avenir du pays mais insuffisamment prioritaire, c'est bien celui de la recherche.

Cela dit, je le répète, il n'y a pas d'opposition aux crédits requis pour les nouvelles réalisations au niveau de la construction. Bien entendu, Monsieur Brügger, les constructions ne sont pas le seul moyen de poursuivre cette politique de finalité.

J'en viens à la question du parking. Je me permettrai de vous lire un passage du procès-verbal de la séance de la commission du 12 septembre dernier. Après avoir moi-même défendu devant le Conseil des Etats la nécessité des parkings, comme une réalisation indispensable pour la région, je peux vous signaler qu'après avoir entendu en séance de commission le vice-président de l'Ecole polytechnique de Lausanne, M. Crottaz, évoquer d'autres possibilités – idées absolument nouvelles aussi pour moi – j'ai dit que: «Si véritablement et comme le dit M. Crottaz, le maintien des autobus spéciaux lors de l'entrée en service du TSOL permet de renoncer au parking, nous sommes bien d'accord de revoir la chose».

Monsieur Leuba, vous vous considérez comme un supporter du trafic public; j'apprécie cette attitude. Vous pouvez être certain que le Conseil fédéral n'a pas prévu les parkings pour le bon plaisir d'apporter un quelconque support supplémentaire au trafic privé; il l'a fait parce qu'il considérait que ces parkings étaient indispensables. Si, du côté de l'Ecole polytechnique, on émet des doutes sur leur nécessité, voire l'on envisage leur remplacement par une solution tout aussi valable, vous ne voulez quand même pas – on l'a dit – que le Conseil fédéral soit plus royaliste que le roi ou plus papiste que le pape! S'ils ne sont pas nécessaires, ces parkings ne se feront pas!

Par conséquent, ne nous livrons pas à des discussions idéologiques entre supporters acharnés des parkings et opposants par définition, Monsieur Brélaz. Voyons les choses comme elles sont, et du moment que M. Crottaz a émis quelque doute, je me suis permis d'écrire à l'Ecole polytechnique pour lui demander d'approfondir cet aspect, car mieux vaut devenir sage à la dernière minute que de s'entêter dans une solution qui se révélerait ne plus être absolument indispensable.

Voici les réponses que j'ai reçues à deux reprises de ce même vice-président de l'Ecole polytechnique; je vous cite quelques phrases d'un rapport du 7 septembre et d'un rapport supplémentaire que j'ai demandé: «L'alternative à la construction du nouveau parking: compte tenu du taux moyen d'utilisation des voitures privées, l'abandon du parking sud nécessite une capacité supplémentaire des transports publics de 500 personnes par heure de pointe, pour l'Ecole polytechnique seule. Cette capacité peut être satisfaite par sept courses spéciales,

organisées selon le principe des transports d'entreprise. Compte tenu – Monsieur Leuba – de la répartition actuelle des lieux de domicile du personnel et des étudiants, le renforcement des transports publics ne peut pas être concentré sur l'axe gare de Lausanne-EPFL, mais doit prendre en compte – comme vous l'avez dit, vous qui connaissez les lieux mieux que quiconque ici – d'autres origines et destinations de la région du Grand Lausanne présentant une concentration de voyageurs potentiels: Prilly, Crissier, Bussigny, Lutry, Ouchy, Préverenges.» Il signale alors qu'il faudrait réaliser aux heures de pointe toute une série de courses supplémentaires.

La conclusion était la suivante: «Dans le contexte du message 1989, les deux alternatives suivantes peuvent être envisagées: alternative 1 – maintien de l'objet du parking; alternative 2 – l'objet parking sud est retiré du message 1989, le système des courses spéciales par bus est maintenu.» Après cette lecture, j'ai voulu approfondir les choses et j'ai demandé à M. Crottaz de prendre quelques contacts à Lausanne pour voir si, dans le sens du renforcement du trafic public, il y avait quelques chances que cela puisse se réaliser.

Voilà la réponse qui m'est parvenue hier: «La société TL confirme son accord de principe pour la mise sur pied d'un système de transport d'entreprise au service des étudiants et collaborateurs de l'EPFL (selon mon entretien avec M. le conseiller d'Etat Duvoisin, président du Conseil d'administration, et M. Kallenbach, directeur). On peut par ailleurs en conclure que le directeur administratif de l'Université de Lausanne est favorable à l'alternative 2 proposée par l'EPFL, soit courses spéciales maintenues.

Je cite encore M. Crottaz: «La solution alternative présentée peut être valablement défendue et permettra de répondre aux besoins d'accessibilité de notre école.» J'essaie d'être objectif et de vous présenter les faits tels qu'ils se dégagent à la suite des événements les plus récents.

On peut bien entendu se montrer surpris, Monsieur Guinand, qu'on ne soit pas arrivé plus tôt à cette conclusion. Je le suis moi-même, mais je ne peux que vous informer des évolutions les plus récentes. Sur cette base, je conseille au Conseil national d'approuver la proposition de M. Fierz. Si votre conseil voulait au contraire renvoyer l'objet en commission pour examiner encore le problème, je n'aurai pas d'opposition non plus. Personnellement, je pense que l'approbation de la proposition Fierz se justifie; on pourra toujours reprendre ce parking dans le prochain message sur les constructions, si vraiment des exigences qui aujourd'hui ne sont plus établies devaient se manifester.

J'ai essayé de ne pas être dogmatique, de vous exposer simplement la situation, telle qu'elle a évolué, à la suite d'une enquête supplémentaire qui, à mon avis, s'est révélée justifiée.

*Rückweisungsantrag Fischer-Seengen  
Proposition de renvoi Fischer-Seengen*

**Fischer-Seengen:** Ich stelle Ihnen den Ordnungsantrag, die Vorlage an die Kommission zurückzuweisen, mit dem Auftrag, die Frage des Parkings erneut zu prüfen.

Anlässlich der Kommissionssitzung des Nationalrates, aber auch vor dem Ständerat hat der Bundesrat klar eine Vorlage vertreten, welche ein Parking in der vorgesehenen Grösse vorschlägt. Der Ständerat hat aufgrund dieser Ausgangslage mit 32 gegen 4 Stimmen für das Parking votiert. Auch die nationalrätliche Kommission ist dem Bundesrat in dieser Frage gefolgt.

Offensichtlich soll nun das Plenum heute einen Entscheid fällen, der der Kommission nicht vorgelegen ist. Die Kommission hat ihren Entscheid offenbar aufgrund falscher Voraussetzungen gefällt, und das geht meines Erachtens zu weit. Hier können wir nicht mitmachen. Im übrigen ist die Vorlage materiell gar nicht völlig abgeklärt. Es ist völlig unklar, ob dieser Busbetrieb tatsächlich aufrechterhalten werden kann. Wenn ich Herrn Leuba richtig verstanden habe, ist der Staatsrat des Kantons Waadt zu dieser Frage überhaupt nicht begründet worden, und wir wissen überhaupt nicht, wie die Lösung am Ende aussehen könnte.

Die richtige Lösung für uns kann deshalb nur lauten, dass wir

das Geschäft an die Kommission zurückgeben und dass diese die Frage erneut prüfen soll. Das ist unerfreulich, aber es bleibt uns nichts anderes übrig.

**Frau Uchtenhagen:** Ich bitte Sie, diesen Rückweisungsantrag abzulehnen. Wir haben schon vor vier Jahren grosse Diskussionen über diese Parkplätze geführt. Sie wurden abgelehnt. Nun kommt die Vorlage erneut. Man sollte die Lösung mit den Bussen ausprobieren. Obwohl der Bundesrat bereit ist, ohne Parkplätze mit dem Bau zu beginnen, will man nun diese Parkplätze durchdrücken. Ich bitte Sie, den Rückweisungsantrag abzulehnen.

**M. Longet, rapporteur:** Je pense qu'il faut garder le sens des proportions dans ce parlement. J'aimerais dire deux choses: d'une part, la commission est très chargée par des objets que, personnellement, je me permets de qualifier de plus importants pour le pays. Nous avons la loi sur les Ecoles polytechniques, qui est un travail complexe, long et difficile; nous avons la proposition du Conseil fédéral de créer le groupement enseignement/recherche, qui est aussi un travail complexe; nous avons la loi sur l'aide aux universités, qui va venir du Conseil des Etats; nous avons les 400 millions de francs pour la formation permanente. Alors, je pense que le fait de consacrer encore quelques séances à discuter des divergences entre les transports publics lausannois, l'Etat de Vaud, l'EPFL, pour savoir si les coûts se monteront à 600 000 ou 200 000 francs par an, n'est pas de notre compétence; cela va nous prendre un temps et une énergie tout à fait disproportionnés, étant donné les tâches dont nous sommes déjà chargés.

D'autre part, un renvoi en commission ne nous permettra pas d'en savoir beaucoup plus. Il est vrai que cela peut paraître surprenant, plusieurs orateurs l'on dit, Monsieur Fischer-Seengen, vous avez raison, M. Cotti a affirmé devant le Conseil des Etats que le besoin existait et les conseillers l'ont cru; ils avaient raison de le croire puisqu'il avait les chiffres dans ce sens. Aujourd'hui, M. Cotti nous dit que le besoin n'est pas établi, alors croyons le, comme les conseillers aux Etats l'ont cru. Dans les deux cas, ce sont des questions où les dossiers sont en main de l'administration et nous ne sommes pas en mesure de refaire les calculs.

L'élément nouveau qui a fait basculer les choses, c'est que nous avons appris que les calculs préalables avaient été faits dans l'hypothèse où la desserte actuellement assurée au moyen des transports publics (autobus de Dorigny) ne se poursuivrait plus. Dans ces conditions, le parking était nécessaire. Aujourd'hui, selon le postulat de la commission, tout le monde, apparemment, accepte de maintenir cette même desserte. Les conditions ayant évolué, M. Crottaz reprend sa machine à calculer et nous dit que nous n'avons plus besoin de parking. Il faut laisser calculer ceux dont c'est le métier et faire confiance à ceux qui nous disent que le besoin n'est pas démontré. Je ne vois pas comment nous arriverons à d'autres résultats.

Quant au dernier élément, au cas où un besoin serait néanmoins réel, je signale qu'il y aura un nouveau message sur les constructions dès 1990. Nous pouvons faire confiance à M. Cotti et à l'administration pour que, si jamais il était nécessaire de reprendre le dossier, il figure dans le prochain message sur les constructions. Mais, de grâce, ne nous obligez pas à reprendre un débat technique en commission et tranchons aujourd'hui! Nous avons peu de chances de nous tromper en suivant ce que les demandeurs eux-mêmes nous proposent.

**M. Friderici:** Je crois que le Parlement ne fait pas son travail, la commission non plus, parce que nous ne connaissons pas tous les éléments évoqués dans ce débat. Un homme a fait son travail, M. Crottaz, vice-président de l'Ecole polytechnique fédérale; il est aujourd'hui sur le banc des accusés.

Aujourd'hui, nous avons à prendre une décision pour lesquelles les autorités vaudoises directement concernées n'ont pas été consultées. Je vous demande donc, Mesdames et Messieurs, de renvoyer ce débat à la commission qui doit faire son travail: nous n'avons pas à prendre position sur un travail baclé.

**M. Frey Claude:** Le vote sur la proposition Fischer-Seengen s'impose parce que, si nous poursuivons maintenant ce débat, nous aurons le sentiment d'être relégués au rang des instances législatives communales. Il faut véritablement donner à la commission l'occasion d'examiner le fait nouveau que constitue la lettre de M. Crottaz, vice-président de l'EPFL. Il a été cité à plusieurs reprises et il est dans la salle. Il dit qu'il y a un immense malentendu, que la solution alternative coûtera 650 000 francs par année. Cela mérite une étude. Par conséquent, il faut voter le renvoi. Pour se convaincre de sa nécessité, je souhaiterais que M. Cotti, conseiller fédéral, nous lise la lettre de deux pages et demie, qu'il a reçue récemment et à laquelle il a fait partiellement allusion.

**David, Berichterstatter:** Wie ich jetzt von Herrn Fischer erfahren habe, bezieht sich sein Rückweisungsantrag nur auf die Tiefgarage, während wir über das übrige unbestrittene Paket der Bauvorhaben heute beschliessen könnten.

Nach meiner Auffassung hat uns Herr Bundesrat Cotti hier orientiert, und wir können mit Rücksicht auf unseren Informationsstand entscheiden.

Nun gibt es Leute hier, die sagen, dass dies zu wenig geprüft worden sei. Ich persönlich muss Ihnen sagen, dass ich Vertrauen habe in die Ausführungen von Bundesrat Cotti, nämlich ganz einfach in die Tatsache, dass man mit sieben Bussen in der Spitzenzeit 500 Personen transportieren kann und dass diese Lösung möglich ist.

Als zweiter Punkt kommt hinzu: Wir könnten beim nächsten Bauvorhaben, das ja in der nächsten Etappe 1990 vorliegen wird, die Sache nochmals diskutieren. Auch wenn hier nun mehrheitlich die Meinung vertreten wird, die Frage sei noch nicht genügend abgeklärt und man solle sich darauf beschränken, die Frage des Parkings nochmals an die Kommission zu geben, damit sie sie effektiv «à fond» prüfen und Ihnen nochmals berichten könne, finde ich, wir sollten beidseitig nicht zuviel Ideologie auffahren, sondern diesen einzigen Punkt der Vorlage in die Kommission zurücknehmen.

**M. Cotti, conseiller fédéral:** M. Frey me demande de lire la dernière lettre de M. Crottaz, je la lis volontiers dans son intégralité.

«Donnant suite à la lettre précitée – le rapport précédent datait du 7 septembre – et après avoir pris plusieurs contacts avec les responsables de l'Etat de Vaud, de l'Université de Lausanne et de la société des transports lausannois, (TL), je suis en mesure de vous donner les précisions suivantes:

Premier point, position de l'organisme des transports publics. La société TL confirme son accord de principe pour la mise sur pied d'un système de transports d'entreprise au service des étudiants et collaborateurs de l'EPFL, (selon mon entretien avec M. le Conseiller d'Etat Duvoisin, président du conseil d'administration, et M. Kallenbach, directeur). Le matériel roulant (bus) et le personnel sont disponibles pour assurer un service selon le schéma ci-joint, avec deux courses par ligne le matin et quatre courses en fin d'après-midi. Les TL facturent à la Confédération les dépenses effectives par kilomètre parcouru selon les tarifs en vigueur pour les transports d'entreprise. Les utilisateurs des courses spéciales étant astreints à être porteurs d'un abonnement combiné, les TL rétrocéderont à la Confédération une participation aux recettes réalisées en fonction du nombre d'abonnements vendus. Ce nombre est déterminé périodiquement par des comptages effectués à l'arrivée à l'EPFL.

Deuxième point, position de l'Université de Lausanne. Comme l'EPFL, l'Université de Lausanne est confrontée à une insuffisance de l'offre de parcage et contrainte à un contingentement de la vente des vignettes. A ce jour, aucun projet de construction de nouveau parking n'est en discussion. Pour le directeur administratif de l'Université de Lausanne, de même que pour le délégué aux affaires universitaires de l'Etat de Vaud, l'alternative 2 proposée par l'EPFL (courses spéciales maintenues) est très favorable. Cette prise de position est présentée sous réserve de la poursuite du paiement des courses spéciales par le canton. En raison d'une absence à l'étranger, il ne m'a pas été possible de prendre l'avis du recteur –

je vous répète que la lettre est datée du 19 septembre. Position de l'Etat de Vaud. Les conseillers d'Etat Blanc et Duvoisin approuvent la proposition du maintien des courses spéciales – alternative 2 – et soutiennent l'idée de leur extension aux étudiants et au personnel de l'Université. Ils s'engagent à proposer que le financement de la part de l'Université soit pris en charge par le canton de Vaud.

Quatrième point, évaluation des coûts et répartition canton-Confédération. Pour un service de bus spéciaux mis en place pour les besoins de l'EPFL seule, le coût annuel de 450 000 francs annoncé dans ma note du 7 septembre est confirmé. Compte tenu d'une participation aux recettes des TL évaluée à 120 000 francs, le budget de l'école doit être augmenté de 330 000 francs par an. (Mais bien entendu, il n'y aura pas les frais d'intérêts qui sont liés aux 6 millions proposés ici et, *grosso modo*, il faudrait compter avec un équilibre des coûts). Au cas très vraisemblable où l'Université de Lausanne est associée à ce service, le nombre de courses devra être augmenté. Selon l'utilisation actuelle des courses spéciales, on peut évaluer la répartition des usagers à 45 pour cent pour l'EPFL et 55 pour cent pour l'Université. La répartition des coûts entre les deux institutions s'effectuera au prorata du nombre de personnes transportées comme c'est le cas actuellement – cette répartition existe dans la situation actuelle. Grâce à la participation de l'université au système des courses spéciales, l'offre globale peut être singulièrement améliorée, surtout pour le retour en fin d'après-midi. Pour l'EPFL, il en résulterait une réduction du coût annuel que j'évalue à 20 pour cent. Le budget annuel de l'école devrait donc être augmenté de 270 000 francs environ.

J'espère que ces indications vous permettront, Monsieur le Conseiller fédéral, de prendre position sur le problème du parking. Pour ma part, j'ai acquis la conviction que la solution alternative présentée peut être valablement défendue et permettra de répondre aux besoins d'accessibilité de notre Ecole.»

Je crois que M. Leuba disait tout à l'heure que M. Crottaz serait sur le banc des accusés. Pas du tout! Il a fait son devoir de manière excellente, Monsieur Friderici, et je suis formellement reconnaissant à M. Crottaz de nous avoir donné des renseignements supplémentaires dans un secteur où, au Conseil des Etats, notre information n'avait pas été complète. Merci, Monsieur Crottaz!

Vous pouvez maintenant prendre votre décision. Est-ce que vous considérez le parking comme absolument nécessaire aujourd'hui? A vous de trancher. Pour moi qui voyais ce parking comme une nécessité et le soutenais, ce n'est plus une nécessité absolue. A vous de choisir si vous voulez accepter la proposition Fierz ou renvoyer le tout à la commission.

**Aregger:** Ich bin für Rückweisung gemäss Antrag Fischer-Seengen, selbstverständlich mit der Einschränkung, dass sie sich nur auf die Thematik Parkhaus ETH Lausanne bezieht. Mich interessiert eine Frage, die bis jetzt noch nicht beantwortet wurde, nämlich, warum dieser Brief geschrieben worden ist. Ich kann mir nicht vorstellen, dass einfach aus dem blauen Himmel heraus ein derartiges Gutachten erstellt wird. Die Kommission hat diese Frage zu beantworten. Deshalb ist das Parkhausgeschäft jetzt zurückzuweisen.

**Präsident:** Der Rückweisungsantrag von Herrn Fischer-Seengen lässt zwei Interpretationsmöglichkeiten zu. Entweder bezieht er sich auf die ganze Vorlage, oder er bezieht sich lediglich auf die 6 Millionen Franken in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a für die Parkhalle Süd ETH Lausanne. Im zweiten Fall, Herr Fischer-Seengen, könnten wir über Ihren Rückweisungsantrag in der Detailberatung bei Artikel 1 abstimmen. Herr Fischer ist mit der Beschränkung seines Antrags auf Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a einverstanden.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen  
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Titre et préambule***Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

**Art. 1***Antrag der Kommission**Abs. 1*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Abs. 2**Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Minderheit*

(Fierz, Brügger, David, Hafner Ursula, Longet, Seiler Rolf, Uchtenhagen, Ulrich, Zwygart)

*Abs. 2 Bst. a*

a. 247 550 000 Franken für ....

(Verzicht auf Parkhalle Süd, ETH Lausanne)

**Art. 1***Proposition de la commission**Al. 1*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Al. 2**Majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Minorité*

(Fierz, Brügger, David, Hafner Ursula, Longet, Seiler Rolf, Uchtenhagen, Ulrich, Zwygart)

*Al. 2 let. a*

a. 247 550 000 francs ....

(Renoncer au parc à voitures Sud, EPF Lausanne)

*Abs. 1 – Al. 1*

Angenommen – Adopté

*Abs. 2 – Al. 2*

**Präsident:** Hier beantragt Ihnen die Kommissionsminderheit den Verzicht auf die Parkhalle Süd der ETH Lausanne und dementsprechend auch einen um rund 6 Millionen tieferen Kredit.

Aufgrund des Rückweisungsantrages schlage ich Ihnen folgendes Vorgehen vor: Heute würden Sie unter Buchstabe a diesen gekürzten Kredit und damit auch die gesamte Vorlage verabschieden. Darüber würden wir auch die GesamtAbstimmung noch heute durchführen. Gleichzeitig würden Sie dem Rückweisungsantrag Fischer-Seengen zustimmen im Sinne eines Auftrages an die Kommission, das Thema Parkhalle Süd nochmals zu studieren.

Die Kommissionsberichtersteller haben signalisiert, dass sie mit diesem Vorgehen einverstanden sind. Wird dieses Vorgehen aus der Mitte des Saales bestritten? Das ist nicht der Fall. Somit haben Sie in diesem Sinne über Artikel 1 entschieden.

*Angenommen gemäss Antrag der Minderheit*

(Teil betreffend Parkhaus wird an die Kommission zurückgewiesen)

*Adopté selon la proposition de la minorité*

(La partie concernant le parking est renvoyée à la commission)

**Art. 2, 3***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

*GesamtAbstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes

122 Stimmen  
(Einstimmigkeit)*An den Ständerat – Au Conseil des Etats***Postulat der Kommission für Wissenschaft und Forschung****ETHL. Oeffentlicher Verkehr****Postulat de la Commission de la science et de la recherche EPFL. Transports publics***Wortlaut des Postulates vom 4. September 1989*

Der Bundesrat wird eingeladen zu prüfen, ob die Erschliessung der ETH Lausanne durch den öffentlichen Verkehr verbessert werden könne: erstens durch Vermehrung der Halte der SBB in Renens, zweitens durch Schaffung eines Netzverbundabonnements für die öffentlichen Verkehrsmittel, die die ETH Lausanne bedienen, und drittens durch die Aufrechterhaltung der Busverbindung zur ETHL auch nach der Inbetriebnahme der TSOL (Tramway du Sud-Ouest lausannois).

*Texte du postulat du 4 septembre 1989*

Le Conseil fédéral est invité à examiner si l'accès à l'EPF de Lausanne par les transports publics pourrait être amélioré, premièrement par une amélioration du nombre des trains (CFF) s'arrêtant à Renens, deuxièmement par la création d'abonnements combinés des transports publics desservant l'EPFL, troisièmement par le maintien à titre complémentaire du système de desserte par autobus de l'EPFL même après l'entrée en service du Tramway du Sud-Ouest lausannois (TSOL).

*Ueberwiesen – Transmis*

89.033

**Soziale Sicherheit. Zusatzabkommen mit der Bundesrepublik Deutschland****Sécurité sociale. Convention complémentaire avec la République fédérale d'Allemagne**Botschaft und Beschlussentwurf vom 26. April 1989 (BBI II, 513)  
Message et projet d'arrêté du 26 avril 1989 (FF II, 497)

Herr **Müller**-Aargau unterbreitet im Namen der Kommission für Soziale Sicherheit den folgenden schriftlichen Bericht:

Das geltende Abkommen über Soziale Sicherheit mit der Bundesrepublik Deutschland stammt aus dem Jahre 1964. Es wurde 1975 ein erstes Mal an Aenderungen in der Gesetzgebung beider Länder angepasst. Seither sind in verschiedenen Zweigen der Sozialversicherung durch Neuerungen innerstaatlichen Rechts Verschlechterungen auf bilateraler Ebene eingetreten. Das vorliegende Zweite Zusatzabkommen berücksichtigt diese innerstaatlichen Rechtsentwicklungen und wirkt soweit als möglich korrigierend.

Das Zweite Zusatzabkommen bringt auf schweizerischer Seite in der Krankenversicherung Kosten einer Arbeitsstelle pro Jahr. Bei der Invalidenversicherung ergeben sich keine ins Gewicht fallenden zusätzlichen finanziellen und personellen Belastungen.

M. **Müller**-Argovie présente au nom de la Commission de la sécurité sociale le rapport écrit suivant:

L'accord de sécurité sociale avec la République fédérale d'Allemagne remonte à 1964. Il a été adapté une première fois en 1975 aux modifications apportées à la législation des deux

## **Eidgenössische Technische Hochschulen. Bauvorhaben**

## **Ecoles polytechniques fédérales. Projets de construction**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.029
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.09.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1381-1392
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 711

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.