

90.334

**Postulat Lauber**  
**Kreditkürzungen beim Nationalstrassenbau**  
**Réductions de crédits dans la**  
**construction des routes nationales**

*Wortlaut des Postulates vom 7. Februar 1990*

Aufgrund der verwaltungsinternen Kürzungen der Zahlungskredite 1990 für Nationalstrassen sowie als Folge der Kreditüberschreitungen im letzten Jahr wurden bei sämtlichen Kantonen die Kredite um rund 30 Prozent gekürzt. Davon sind besonders hart die Kantone betroffen, die ohnehin schon lange auf eine bessere Verkehrserschliessung warten.

Der Bundesrat wird eingeladen:

1. ein neues mittelfristiges Bauprogramm für die noch zu erstellenden Nationalstrassenstrecken zu erstellen, das den Rand- und Berggebieten eine gewisse Vorzugsstellung einräumt;
2. zu prüfen, ob der Zahlungsüberhang aus dem Jahre 1989 nicht aus zweckgebundenen Rückstellungen von Treibstoffzollgeldern finanziert werden könnte;
3. eine Aenderung der Gesetzgebung vorzulegen in dem Sinne, dass ein Abbau der zweckgebundenen Rückstellungen aus Treibstoffzollgeldern nicht zu einer Verschlechterung der Finanzrechnung des Bundes führt.

*Texte de l'interpellation du 7 février 1990*

Vu les réductions des crédits de paiement pour 1990 destinés à la construction des routes nationales, réductions décidées au sein de l'administration, et le dépassement du plafond des crédits autorisés en 1989, les crédits accordés à tous les cantons ont été diminués d'environ 30 pour cent. Cette mesure affecte particulièrement les cantons qui attendent déjà depuis longtemps de pouvoir développer leur réseau routier.

Le Conseil fédéral est invité:

1. à établir un nouveau programme de construction à moyen terme pour les tronçons de routes nationales qui n'ont pas encore été réalisés, programme qui octroierait certains avantages aux zones périphériques et aux régions de montagne;
2. à examiner si l'excédent des crédits accordés en 1989 ne pourrait être couvert par des provisions à affectation précise constituées à partir du produit des droits d'entrée sur les carburants;
3. à proposer une modification de la législation afin que la suppression des provisions à affectation précise constituées à partir du produit des droits d'entrée sur les carburants n'entraîne pas une détérioration des finances fédérales.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Béguin, Bühler, Cavadini, Cottier, Danioth, Delalay, Dobler, Ducret, Flückiger, Gautier, Hefti, Huber, Hunziker, Jelmini, Küchler, Kündig, Meier Hans, Reichmuth, Reymond, Roth, Seiler, Uhlmann, Ziegler, Zumbühl (24)

**Lauber:** Am 1. April dieses Jahres hat das Schweizervolk für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes ein klares Votum abgegeben. Die fast zehnjährige Verzögerung im Nationalstrassenbau ist wegen der Ueberprüfung von umstrittenen Abschnitten, wegen der Kleeblatt-Initiative und wegen den aufwendigen, sehr zeitraubenden UVP-Verfahren bei unbestrittenen Abschnitten eingetreten und hat dazu geführt, dass die Ausgaben niedriger waren als ursprünglich geplant und budgetiert. Logischerweise wurden darauf in den folgenden Jahren die Budgets gekürzt. Es ergab sich daraus ein künstlich tieferes Niveau betreffend Finanzierung im Betrage von jährlich rund 300 Millionen Franken. In der Romandie und im Kanton Tessin zusammen waren es rund 180 Millionen Franken.

Ohne die erwähnten Verzögerungen wären wir heute bei einem Budget und Ausgabenbetrag von zirka 1,4 Milliarden Franken jährlich.

Heute liegen realisierbare Projekte vor, die gestützt auf die klaren Volksentscheide realisiert werden müssen. Hinzu kommt der erwähnte Nachholbedarf in mehreren Kantonen. Dazu kommt auch der gesamte Sanierungs- und Unterhaltsbedarf. Die Umweltschutzmassnahmen führen ebenfalls zu erhöhten Investitionen und Kosten, die ebenso finanziert werden müssen.

Ein weiteres, dringendes Anliegen liegt in der begründeten Erweiterung des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Gemäss Artikel 12 des Treibstoffzollgesetzes können touristisch und regional-politisch bedeutsame Strassen ins Hauptstrassennetz aufgenommen werden.

Beim Zusammentreffen von Nationalstrassen und übrigen Strassennetz resultieren Probleme, die bewältigt werden müssen. Die Erweiterung des Nationalstrassennetzes wird nicht gewünscht. Der Verkehr nimmt aber zu. Dieser ergiesst sich auf die Haupt- und übrigen Strassen. Die Nichterweiterung des Nationalstrassennetzes soll daher finanziell bei den Hauptstrassen abgegolten werden. Um die unhaltbaren Verhältnisse zu verbessern, wird in diesem Bereich kurzfristig eine Verdoppelung der Mittel nötig sein. Die Kantone sind allein ausserstande, diese Aufgaben zu lösen. Es ist eine gemeinsame Aufgabe Kanton/Bund. Folglich ist eine deutlich stärkere Dotierung auch des Hauptstrassennetzes seitens des Bundes vorzunehmen.

Die vom Bund verfolgte Finanzpolitik bezüglich der Verwendung der Treibstoffzölle führt bei den Kantonen zu ernsthaften Sorgen. Dabei führen die Kürzungen einerseits, die Verteilung der Mittel andererseits zu tatsächlichen Schwierigkeiten in der Planung der Bauvorhaben. Die Finanzierung dieser Projekte kann nicht nach freiem Ermessen festgelegt werden. Diesbezüglich bestehen rechtliche Grundlagen: Bundesverfassung, Gesetzgebung usw. Die Mittel sind zweckgebunden und müssen entsprechend verwendet werden. Die Kantone wollen nichts Aussergewöhnliches. Sie wollen die Wiederherstellung der finanziellen Verhältnisse etwa des Jahres 1980.

Es ist für den Bürger schwer verständlich, dass einerseits eine Rückstellung aus Treibstoffzollgeldern von annähernd 2,5 Milliarden Franken vorhanden ist und andererseits zu wenig Geld für die Bauausführung zur Verfügung stehen soll. Die Politik des Bundes, mit diesen Treibstoffzollgeldern durch Einbehaltung auch Konjunkturpolitik zu betreiben, erscheint daher weder zulässig noch gerechtfertigt. Zudem zeichnet sich ein Rückgang im Baugewerbe ab. Die gestaffelte Freigabe der geäußerten Mittel wäre selbst unter diesem Gesichtspunkt zu rechtfertigen.

Mein Postulat enthält drei Punkte:

In einem ersten Punkt verlange ich ein neues Programm für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes. Dabei sind notwendigen Prioritäten zu setzen. Dazu gehört die Berücksichtigung der Regionen, die heute noch nichts haben. Bei der heutigen Situation im Nationalstrassenbau wirken sich lineare Kürzungen für diese Regionen besonders ungerecht aus. Die Erstellung eines neuen, langfristigen Programms mit Prioritäten ist unserer Meinung nach zwingend.

Die Motion von Herrn Kollege Cavadini setzt diesbezüglich eine klare Zielvorstellung: Schliessung der Lücken bis spätestens im Jahre 2000. Diese Zielvorstellung muss allenfalls um ein halbes Jahrzehnt hinausgeschoben werden, da auch Mittel für das Hauptstrassennetz – inklusive der erwähnten massvollen Erweiterung desselben – miteinzubeziehen sind. In der Stossrichtung gehen wir mit Herrn Cavadini einig: Das Nationalstrassennetz ist ohne Verzug fertigzustellen. Die im Tiefbau vorhandenen unternehmerischen Kapazitäten sind damit optimal auszunuschöpfen. Die Finanzierung baureifer Projekte muss gewährleistet werden.

Die Begleitung der Projekte durch den Bund erfordert im betroffenen Departement und insbesondere im zuständigen Amt genügend und qualifiziertes Personal. Ein nationales 40-Milliarden-Werk wie unsere Nationalstrassen, das noch einige Jahrzehnte überdauern soll, mit minimalsten Mitteln erbauen, pflegen und erhalten zu wollen, ist nicht verantwortlich. Wenn

das Departement – und konkret das ASB – zufolge ausgewiesener Unterdotierung an Personal heute praktisch nicht mehr in der Lage ist, die Verantwortung für eine in allen Teilen korrekte Erfüllung des gesetzlichen Auftrags zu übernehmen, dann stimmen die Verhältnisse nicht mehr. Hier ist Abhilfe zu schaffen.

Beim zweiten Punkt des Postulates vom 7. Februar 1990 geht es um den Zahlungsüberhang aus dem Jahre 1989. Dieser Punkt ist erfüllt. Die eidgenössischen Räte haben in der Junisession einen Kredit von 150 Millionen Franken bewilligt. Dieser Punkt kann abgeschrieben werden.

Damit komme ich zum letzten Punkt meines Postulates. Ich will nicht auf die Frage eingehen, ob der Bund die Rückstellungen aus den zurückgebundenen Treibstoffeinnahmen verzinsen muss. Ich will mich auch nicht in den Streit einmischen, welcher Teil der Treibstoffeinnahmen den Kantonen gehört. Mit meinem Postulat soll erreicht werden, dass ein Finanzminister zu einem jetzt fälligen Abbau der Rückstellungen ja sagen darf. Nach heutiger Regelung hat eine Zu- oder Abnahme des Treibstoff-Fonds direkte Auswirkungen auf die Finanzrechnung des Bundes, dies obschon das Geld zweckgebunden ist. Eine Zunahme des Fonds bedeutet eine Erhöhung der Gesamteinnahmen des Bundes und damit eine optische Verbesserung des Rechnungsabschlusses. Ein Abbau der Rückstellungen bewirkt eine Verschlechterung. Deshalb will kein Finanzminister – das begreife ich – eine Verminderung dieses Fonds. Solange der Fonds über 2 Milliarden Franken beträgt, ist aber eine vernünftige Diskussion über Treibstoffzolleinnahmen erschwert. Zudem könnte das Fordern dieses Geldes auch zu unkontrollierbaren Aktionen mit Volksinitiativen führen. Eine Lösung des Problems könnte darin bestehen, die Finanzrechnung des Bundes in zwei Formen zu veröffentlichen: eine mit Einbezug der zweckgebundenen Treibstoffgelder und eine ohne, wobei man der Öffentlichkeit klar machen muss, dass die Rechnung ohne Treibstoffgelder richtiger ist. Das Problem liegt vor allem in der Systemschwäche des Rechnungsmodells des Bundes.

In Anbetracht der Menge der anstehenden Aufgaben ist ein Abbau der Rückstellungen jetzt unumgänglich. Die Motion der eidgenössischen Räte, die die Begrenzung des Ausgabenwachstums auf den voraussichtlichen Zuwachs des Bruttoinlandsproduktes – nach Schätzung des EFD etwa 6 Prozent – vorsieht, darf nicht als Notbremse dienen, da es sich um zweckgebundene Mittel handelt. Die Budgethoheit des Parlamentes wird dadurch nicht beeinträchtigt. Die jährlichen Beträge werden über das Budget dem Parlament unterbreitet, und eine departementale Ueberschreitung des Ausgabenplafonds nach Prioritäten muss im Notfall denkbar sein. Es ist Sache des Bundesrates, zweckmässige Lösungen zu finden, die eine Entkrampfung der heutigen Situation bringen sollen.

Bundesrat **Ogi**: Ich danke Herrn Ständerat Lauber, dass er meinem Departement genügend qualifiziertes Personal zur Verfügung stellen will. In der Tat stimmt das Verhältnis von Aufgabenteilung und Mittelzuteilung im kleinsten Departement des Bundes, im EVED, nicht mehr.

Das Postulat weist drei Punkte auf. Der Bundesrat beantragt Ihnen, Punkt 1 anzunehmen, Punkt 2 auch anzunehmen und gleichzeitig abzuschreiben und Punkt 3 abzulehnen.

Punkt 1. Hier wird ein neues langfristiges Bauprogramm verlangt. Das ist tatsächlich dringend, weil das laufende Bauprogramm überholt ist. Wir sind an der Arbeit und hoffen, dieses langfristige Bauprogramm dem Bundesrat noch in diesem Jahr, spätestens Anfang 1991, vorlegen zu können. Ob dabei die Rand- und Berggebiete bevorzugt werden sollen oder können, ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht festgelegt. Die Budgetberatungen, auch in diesem Rat, werden die Mittel festlegen, die zur Verfügung stehen – oder nicht zur Verfügung stehen. Immerhin meint der Bundesrat, dass Kriterien wie der Stand von Planung und Projektierung oder allenfalls Dringlichkeit der Verkehrslage objektiver sind als geographische oder politische Gründe.

Punkt 2. Der Zahlungsüberhang von 1989 konnte dank des Nachtragskredites von 150 Millionen Franken abgetragen werden. Es muss zuhanden der Materialien gesagt werden,

dass uns dieser Nachtragskredit auch grosse Kritik eingetragen hat.

Punkt 3. Dieser Punkt ist heikler. Er will eine Gesetzesänderung. Wenn ich Herrn Ständerat Lauber richtig verstanden habe, besteht das Ziel in einem Abbau der Rückstellungen der Treibstoffzölle, ohne dass die Finanzrechnung des Bundes beeinflusst wird. Der Bundesrat kann diesem Wunsch nicht entsprechen. Der finanzrechtliche Grundsatz der Vollständigkeit verlangt, dass Entnahmen aus Rückstellungen erfasst werden. Sie haben Einfluss auf die Staatsaufgaben, sind darum budgetpolitisch wichtig und müssen rechtlich erfasst werden. Diese Entnahmen aus Rückstellungen unterliegen der Budgethoheit des Parlamentes. Die Idee von Ständerat Lauber würde an dieser Budgethoheit rütteln und wäre damit kaum im Interesse des Parlamentes. Ich bitte Sie, diesen Aspekt ebenfalls zu beachten.

Am Parlament liegt es, bei der Festlegung des Voranschlages die Höhe der Entnahme festzulegen. Wenn das Parlament dabei von seinen allgemeinen Beschlüssen zur Plafonierung des Ausgabenwachstums abweichen will, ist ihm dies rechtlich unbenommen.

Der Bundesrat ist bereit, Punkt 1 des Postulates anzunehmen; bei Punkt 2 schlägt er Annahme und Abschreibung vor, weil erfüllt; Punkt 3 (Änderung der Gesetzgebung) lehnt er ab.

**Reichmuth**: Punkt 3 des Postulates von Herrn Lauber scheint mir tatsächlich von ausschlaggebender Bedeutung zu sein. Solange das bisherige System der Verbuchung der Ausgaben für den Nationalstrassenbau über die allgemeine Finanzrechnung zur Anwendung kommt, werden diese Ausgaben für die jährliche Budgetierung und für den Rechnungsabschluss relevant sein. Ich habe mich seit Jahren daran gestossen, dass ein vernünftiges Kreditvolumen, das auch den Planungen der Kantone entsprechen und eine zügige Fertigstellung der noch verbleibenden Nationalstrassenstrecken ermöglichen würde, immer wieder an den Budgetbarrieren der Staatsrechnung scheitert, obwohl die notwendigen Mittel mit der zweckgebundenen, aus dem Treibstoffzoll geäufteten Rückstellung, die zirka 2,5 Milliarden Franken beträgt, durchaus vorhanden sind.

Es besteht der Verdacht, dass das Finanzdepartement gar nicht an einer Änderung des Systems interessiert ist, weil ihm die Mittel dieser Rückstellung, die nicht verzinst werden, für seine Tresorerie höchst willkommen sind. Der verfassungsmässige Zweck des Treibstoffzollzuschlages besteht indes nicht darin, die Tresorerie des Bundes zu verbessern, sondern diese Mittel werden erhoben, um den Bau und den Unterhalt der Nationalstrassen zu finanzieren.

Punkt 3 des Postulates von Herrn Lauber trifft deshalb genau den schwachen Punkt des bisherigen Rechnungsmodells, und eine Korrektur ist überfällig. Ich nehme an und hoffe, dass diese Korrektur im Rahmen des neuen Modells der Staatsrechnung, welches schon einige Zeit in Aussicht ist, ohnehin vorgesehen ist.

Wir behandeln nachher die Motion Cavadini betreffend ein neues Bauprogramm für die Nationalstrassen, mit dem Ziel der Fertigstellung bis zum Jahre 2000. Ich möchte diese Motion schon jetzt unterstützen. Die vorhandenen Mittel in der Rückstellung und die jährlich dazukommenden Erträge aus dem Treibstoffzollzuschlag lassen die der Motion zugrunde liegende Zielsetzung von der Finanzierung her als realistisch erscheinen. Voraussetzung dafür ist aber eine Änderung der bisher praktizierten Verbuchungstechnik.

Ich habe vor einiger Zeit selbst ein Postulat eingereicht, welches den Bundesrat eingeladen hat, Mittel aus Treibstoffzollgeldern auch zur Verfügung zu stellen für Massnahmen zur Aufhebung oder Linderung von Immissionen an Nationalstrassen, die früher gebaut wurden und bei denen noch nicht die gleiche Sorgfalt in bezug auf die Vermeidung von Immissionen verschiedenster Art angewendet wurde. Das Postulat wurde damals vom zuständigen Bundesrat entgegengenommen, mit der Zusicherung einer grosszügigen Handhabung. Heute muss ich feststellen, dass solche dringend nötigen Verbesserungen an Autobahnen zu scheitern drohen, weil die er-

forderlichen Mittel wegen den Budgetrestriktionen des Bundes nicht zur Verfügung gestellt werden.

Ich unterstütze daher das Postulat von Herrn Lauber in allen drei Punkten vollumfänglich und empfehle Ihnen, dasselbe gesamthaft zu überweisen.

*Punkte 1, 2 – Points 1, 2  
Ueberwiesen – Transmis*

*Punkt 3 – Point 3*

*Abstimmung – Vote*

Für Ueberweisung des Postulats 27 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

90.523

### Interpellation Reymond Nationalstrassen N 1 und N 5. Baubeginn Autoroutes N 1 et N 5. Délais de réalisation

*Wortlaut der Interpellation vom 5. Juni 1990*

Erst im Mai hat der Bundesrat das Bauprogramm 1990 für Nationalstrassen beschlossen. Demnach will der Bundesrat im Jahr 1990 nur knapp eine Milliarde Franken für den Bau dieser Strassen zur Verfügung stellen. Den Begehren der Kantone – diese sind die Bauherren – wurde nur teilweise entsprochen. Das Geld ist jedoch vorhanden.

Nach Aussagen der Broschüre «Informationsschrift des Bundesamtes für Strassenbau 1990» enthält der Sonderfonds, der laut Verfassung für den Nationalstrassenbau und für die Finanzierung technischer Massnahmen vorgesehen ist, im Moment 2,350 Milliarden Franken. Der Treibstoffzollzuschlag allein hat 1989 mehr als 1,6 Milliarden Franken eingebracht (gleiche Broschüre, Seite 23), was zusammen mit dem für die Nationalstrassen bestimmten Teil der Treibstoffzölle dem Bundesrat ermöglichen würde, die für die Realisierung der Nationalstrassen benötigten Mittel einzusetzen.

Der Mangel an politischem Willen bei der Regierung ist um so unverständlicher, als der Souverän sich gerade für die Fertigstellung des Autobahnnetzes ausgesprochen hat: So wurden letzten April die autobahnfeindlichen Initiativen von allen Kantonen und von zwei Dritteln der Abstimmenden verworfen.

Die unterzeichnenden Ständeräte der Kantone Waadt, Freiburg und Neuenburg – wo der Bevölkerungsanteil, der die autobahnfeindlichen Initiativen verwarf, 80 Prozent der Stimmen überstieg – laden den Bundesrat ein, seine Haltung zum Bau der N 1 zwischen Avenches und Yverdon und der N 5 zwischen der waadtländischen Grenze und Boudry klar darzulegen.

Hat der Bundesrat die Absicht, Kredite bereitzustellen, damit diese Autobahn-teilstücke vor dem Jahr 2000 befahren werden können?

Hält er es für angemessen, zum Beispiel dem Kanton Waadt jährliche Kredittranchen zwischen 100 und 150 Millionen zu gewähren, damit es möglich ist, das Teilstück Faoug-Estavayer auf Ende 1996 und die Teilstücke Estavayer-Yverdon und Boudry-Grandson auf Ende 2000 in Betrieb zu nehmen? Könnte die Regierung auch ihre genauen Absichten in bezug auf die Realisierung der anderen Autobahn-teilstücke darlegen, die vom Souverän in der letzten Abstimmung gutgeheissen wurden?

*Texte de l'interpellation du 5 juin 1990*

Ce n'est qu'au mois de mai que le Conseil fédéral a arrêté le programme des routes nationales pour 1990. En substance, le

gouvernement ne prévoit d'affecter que moins d'un milliard de francs pour la réalisation de ces ouvrages en 1990. Les demandes des cantons – qui sont les constructeurs – n'ont été que partiellement prises en considération.

Or, l'argent est disponible. D'après la brochure «Informations 1990 de l'Office fédéral des routes» (page 27), le fonds spécial affecté constitutionnellement à la construction des routes nationales et au financement des mesures techniques contient présentement 2,350 milliards de francs. Et la seule surtaxe sur les carburants a rapporté plus de 1,6 milliard en 1989 (même brochure, p. 23), ce qui, combiné avec la part pour les routes nationales de la taxe sur les carburants, permettrait au Conseil fédéral d'affecter les moyens nécessaires à la réalisation des autoroutes.

La déficience de la volonté politique du gouvernement est d'autant moins compréhensible que le souverain vient de plébisciter l'achèvement du réseau autoroutier, en rejetant les initiatives anti-autoroutes en avril dernier, par tous les cantons et par deux tiers des votants.

Les députés soussignés des cantons de Vaud, Fribourg et Neuchâtel – où la majorité populaire rejetant les initiatives anti-autoroutières a dépassé le 80 pour cent des suffrages – invitent le Conseil fédéral à préciser sa position quant à la réalisation de la N 1 entre Yverdon et Avenches et de la N 5 entre la frontière vaudoise et Boudry. Le Conseil fédéral entend-il allouer des crédits pour qu'on puisse circuler sur ces tronçons d'autoroute avant l'an 2000 ? Tient-il pour raisonnable d'allouer des tranches annuelles de crédit, par exemple entre 100 et 150 millions pour le canton de Vaud, ce qui permettrait la mise en service à fin 1996 du tronçon Faoug-Estavayer et à fin 2000 des tronçons Estavayer-Yverdon et Grandson-Boudry? Le gouvernement pourrait-il aussi préciser ses intentions quant à la réalisation des autres tronçons d'autoroutes, avalisée par le souverain dans la dernière votation?

*Mitunterzeichner – Cosignataires: Béguin, Cavadini, Cottier, Jaggi* (4)

**M. Reymond:** Je serai bref. Ce n'est qu'au mois de mai que le Conseil fédéral a arrêté le programme des routes nationales pour 1990. En substance, le gouvernement prévoit d'affecter moins d'un milliard de francs pour la réalisation de ces ouvrages en 1990. Les demandes des cantons, qui sont les constructeurs, n'ont été que partiellement prises en considération. Or, l'argent est disponible. D'après la brochure «Information 1990» de l'Office fédéral des routes, page 27, le fonds spécial affecté constitutionnellement à la construction des routes nationales et au financement des mesures techniques contient présentement 2,35 milliards de francs. La seule surtaxe sur les carburants a rapporté 1,6 milliard en 1989, selon la même brochure, en page 23. Ce qui, avec la part pour les routes nationales de la taxe sur les carburants, permettrait au Conseil fédéral d'affecter les moyens nécessaires à la réalisation des autoroutes.

La déficience de la volonté politique du gouvernement fédéral est d'autant moins compréhensible que le souverain vient de plébisciter l'achèvement du réseau autoroutier en rejetant les initiatives anti-autoroutes en avril dernier, par tous les cantons et aux deux tiers des votants.

Les députés qui s'expriment par ma bouche dans cette interpellation sont essentiellement ceux des cantons de Vaud, Fribourg et Neuchâtel, où la majorité populaire rejetante des initiatives anti-autoroutières a dépassé le 80 pour cent des suffrages.

Nous invitons le Conseil fédéral à préciser sa position quant à la réalisation de la N1 entre Yverdon et Avenches, et de la N5 entre la frontière vaudoise et Boudry. Le Conseil fédéral entend-il vraiment allouer des crédits pour qu'on puisse circuler sur ces tronçons d'autoroute avant l'an 2000? Tient-il pour raisonnable d'allouer des tranches annuelles de crédit, par exemple entre 100 et 150 millions pour le canton de Vaud, ce qui permettrait la mise en service à fin 1996 du tronçon Faoug-Estavayer-le-Lac et à fin 2000 des tronçons Estavayer-Yverdon-les-Bains et Grandson-Boudry? Le gouvernement pourrait-il aussi préciser ses intentions quant à la réalisation

## **Postulat Lauber Kreditkürzungen beim Nationalstrassenbau**

## **Postulat Lauber Réductions de crédits dans la construction des routes nationales**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.334
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.09.1990 - 08:00
Date	
Data	
Seite	644-646
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 198

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.