

93.3203

Interpellation Frick

Neat-Linienführung im Kanton Schwyz

Tracé de la NLFA dans le canton de Schwyz

Wortlaut der Interpellation vom 27. April 1993

Die Art und Weise, wie die Neat im Kanton Schwyz realisiert werden soll, hat Behörden und Bevölkerung verunsichert und enttäuscht. Die vorgesehene Linienführung im Raume Schwyz/Brunnen und Arth-Goldau, sowie der Anschluss des Bahnknotens Arth-Goldau an die Neat widersprechen den rechtlichen und politischen Zusagen, welche dem Kanton Schwyz und seiner Bevölkerung gemacht wurden. Mit der Botschaft zur Neat-Vorlage wurde zugesichert (S. 37): «Die Neubaustrecke zweigt im Raum Arth-Goldau von der bestehenden Gotthardlinie ab. Gemäss führt sie durch den rund 7 km langen Urmibergtunnel auf den Talboden der Muota. Diesen unterquert sie östlich von Ingenbohl parallel zur Nationalstrasse N 4 in einem im Tagbau zu erstellenden Tunnel. Darauf folgt der gut 12 km lange Axentunnel. Damit können die Siedlungsräume von Steinen, Schwyz und Brunnen umfahren werden.»

Gestützt auf diese klare Zusicherung haben sich die massgebenden politischen Kreise des Kantons Schwyz für die Neat eingesetzt, und in der Volksabstimmung haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sie angenommen. Um so grösser ist die Enttäuschung, dass für die Realisierung eine Linienführung gewählt werden soll, welche sowohl für die Ökologie die schlechtere Lösung darstellt als auch verkehrsmässig Nachteile bringt. Ich frage den Bundesrat deshalb an:

1. Ist er bereit, die Zusicherungen einzulösen, welche er mit der Neat-Vorlage dem Kanton Schwyz und seiner Bevölkerung gemacht hat?
2. Sorgt er dafür, dass entsprechend seiner Botschaft die Siedlungsräume im Kanton Schwyz umfahren werden?
3. Wird im besonderen der Talboden der Muota in einem Tunnel unterquert?
4. Werden nun die Abzweigung von der bisherigen Gotthardlinie und damit der Anschluss an die Neat-Linie wie in der Botschaft in Arth-Goldau hergestellt? Arth-Goldau ist der einzige Ort, wo in der Innerschweiz von den bestehenden Eisenbahnlinien auf die Neat umgestiegen werden kann.
5. Teilt der Bundesrat die Ansicht, dass eine offene Linienführung durch den Siedlungsraum Arth-Goldau ökologisch nicht zumutbar ist? Ist er bereit, die von den kantonalen Behörden verlangte unterirdische Führung des Güterverkehrs zu verwirklichen und für den Personenverkehr einen oberirdischen Anschluss in Arth-Goldau herzustellen?
6. Welche positiven Auswirkungen auf das Arbeitsplatzangebot sind im Kanton Schwyz durch den Betrieb der Neat zu erwarten?

Texte de l'interpellation du 27 avril 1993

La façon dont on prévoit de construire la NLFA sur le territoire schwyzois inquiète et déçoit les autorités et la population. Le tracé prévu dans la région de Schwyz/Brunnen et Arth-Goldau, ainsi que le raccordement au noeud ferroviaire de cette dernière localité à la NLFA sont contraires aux garanties juridiques données au canton de Schwyz et aux promesses qui lui ont été faites sur le plan politique. Dans le message concernant le projet de NLFA, on avait donné l'assurance suivante: «Le nouvel itinéraire quittera la ligne actuelle du Saint-Gothard dans la région d'Arth-Goldau. Il traversera le tunnel de l'Urmiberg, long de quelque 7 km, et débouchera au bas de la vallée de la Muota, qu'il franchira à l'Est d'Ingenbohl, parallèlement à la route nationale N 4, dans un tunnel qu'il faudra construire à ciel ouvert. De là suivront les 12 km du tunnel de l'Axen. On évitera ainsi les zones urbanisées de Steinen, de Schwyz et de Brunnen.» (Message, FF 1990 II 1050, ch. 211.11.)

Se fondant sur cette assurance non équivoque, les milieux politiques déterminants du canton s'étaient engagés en faveur du projet; lors de la votation, la population l'avait accepté. La déception causée par le choix d'un tracé défavorable du point de vue de l'écologie et qui comporte de sérieux inconvénients pour le trafic, est d'autant plus profonde.

Je pose donc les questions suivantes au Conseil fédéral:

1. Est-il disposé à tenir les engagements qu'il a pris dans le message sur le projet de NLFA envers le canton de Schwyz et sa population?
2. Veille-t-il à ce que les agglomérations du canton soient contournées comme le prévoyait le message?
3. Tout particulièrement, percera-t-on un tunnel sous la vallée de la Muota?
4. La bifurcation de la ligne actuelle du Saint-Gothard et par conséquent le raccordement à celle de la NLFA se feront-ils à Arth-Goldau comme prévu dans le message? Arth-Goldau est le seul endroit de Suisse centrale où il sera possible de passer des lignes ferroviaires existantes à celle de la NLFA.
5. Le Conseil fédéral est-il également d'avis qu'il n'est pas admissible, du point de vue écologique, de construire une ligne qui traverse la zone habitée d'Arth-Goldau à ciel ouvert? Est-il prêt à construire une ligne souterraine pour le transport des marchandises, comme le demandent les autorités cantonales, et à prévoir un raccordement à ciel ouvert pour le trafic des voyageurs à Arth-Goldau?
6. Quels emplois l'exploitation de la NLFA créera-t-elle dans le canton de Schwyz?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bisig

(1)

Frick: Ich reichte meine Interpellation am 27. April 1993 ein, als aus der Planung für die Neat-Linienführung im Kanton Schwyz sichtbar wurde, dass deren Realisierung grössere politische und auch finanzielle Probleme mit sich bringt als bei der Volksabstimmung vor 9 Monaten angenommen.

In den letzten Wochen hat sich diese Problematik ausgeweitet und ist gesamtschweizerisch zum politischen Thema geworden, was für Herrn Kollega Bloetzer Anlass war, seine Interpellation dringlich einzureichen. Zwei Probleme sind es, welche die Ursachen für eine gewisse politische Unruhe in der Schweiz sind, und es sind für die Interpellation Bloetzer und für meine Interpellation praktisch die gleichen.

Zum ersten befürchten wir, dass der Kostenrahmen von knapp 15 Milliarden Franken gemäss Stand 1991 kaum eingehalten werden kann. Die Äusserungen aus dem Bundesrat klingen disharmonisch. Der unerschütterliche und heute etwas heftige Optimismus des Bundespräsidenten passt schlecht zum Pessimismus unseres Finanzministers. Genährt wird diese Skepsis durch die Erfahrungen mit der «Bahn 2000», deren Kosten seit 1987 von 5,4 Milliarden Franken auf mindestens 15 Milliarden explodiert sind (Quelle: «Neue Zürcher Zeitung» vom 1. Juni 1993). Wer gibt uns Gewähr, dass Gleiches oder Ähnliches nicht auch bei der Neat passieren kann? Zum zweiten kommen die technischen Probleme hinzu, welche bisher offenbar unterschätzt wurden, die Probleme der langen Tunnel – die rund 90 Kilometer vom Zugersee bis Biasca sollen ja fast ausnahmslos unterirdisch geführt werden. Die tunnelfeindliche Geologie der Pioramulde und beim Tavetscher Zwischenmassiv tragen das ihre bei. Auch diese Fragen können zu einer Verteuerung führen.

Sie haben diese Probleme heute als «Nadelstiche» qualifiziert, Herr Bundespräsident; aber ich frage mich, ob es bloss «Nadelstiche» sind. Lassen Sie mich jedenfalls sagen: Wir sind besorgt, unsere Sorgen sind noch immer begründet, und insbesondere sind die Indizien, die diese Sorgen nähren, keineswegs entkräftet.

Man kann diesen Problemen in zwei Richtungen ausweichen – ich sage bewusst «ausweichen», nicht «lösen» –: zum ersten, indem wir auf eine der beiden Nord-Süd-Achsen, auf Gotthard oder Lötschberg, verzichten. Das hat beispielsweise Bundesrat Stich angeregt, indem er von einem Verzicht auf den Lötschberg sprach, was begreiflicherweise vor allem die Kollegen westlich der Reuss verunsichert und in der Westschweiz Gegenreaktionen ausgelöst hat, wo man nun auf ei-

nen sofortigen Bau der Lötschberglinie drängt. In ihren Stellungnahmen drängen Interessenvertreter aus der Westschweiz – nicht hier im Parlament, aber in der politischen Öffentlichkeit – auf eine sofortige Realisierung der Lötschberglinie, mit nur zweiter Priorität für die Gotthardlinie.

Andererseits kann dem Problem der hohen Kosten ausgewichen werden, indem entgegen dem bisherigen Projekt und entgegen dem erklärten politischen Willen Abstriche an der Linienführung gemacht und neue, billigere Lösungen vorgeschlagen werden. Diesem Problem geht meine Interpellation konkret nach. Das Vorgehen im Kanton Schwyz steht als Beispiel für weitere. Die Problematik geht weit tiefer als bloss die Berücksichtigung von lokalen oder regionalen Wünschen beim Bau einer Eisenbahnlinie. Ich bin der Ueberzeugung, dass ein Baubeschluss für die Neat erst erfolgen darf, wenn die Kosten für beide Linien klar errechnet sind, wenn wir wissen, wofür die Reserven gemäss dem vom Volk bewilligten Projekt aufgebraucht sind. Es darf nicht sein, dass wir eine Linie zum Bau freigeben und die andere weit hintenstellen. Das würde uns in grösste politische Probleme führen, weil weder die Kostenfolge geklärt noch die integrale Realisierung der Neat sichergestellt wäre.

1. Was nun konkret die Probleme in meinem Kanton anbetrifft, so geht es zum ersten um die Frage, wie weit der Bund von klaren rechtlichen und politischen Zusicherungen abweichen darf, die er vor der Abstimmung im Jahre 1992 gemacht hat. Die Art und Weise nämlich, wie die Neat in meinem Kanton realisiert werden soll, hat Behörden und Bevölkerung verunsichert und – gestatten Sie das Wort, Herr Bundespräsident – auch enttäuscht. Mit der Botschaft zur Neat-Vorlage wurde nämlich auf Seite 37 zugesichert: «Die Neubaustrecke zweigt im Raum Arth-Goldau von der bestehenden Gotthardlinie ab. Gemäss dem Richtplan des Kantons Schwyz vom 21. Mai 1986 führt sie durch den 7 km langen Urmibergtunnel auf den Talboden der Muota. Diesen unterquert sie östlich von Ingenbohl parallel zur Nationalstrasse N 4 in einem im Tagbau zu erstellenden Tunnel. Darauf folgt der gut 12 km lange Axentunnel. Damit können die Siedlungsräume von Steinen, Schwyz und Brunnen umfahren werden.»

Inzwischen wollen die zuständigen Stellen des EVED davon nichts mehr wissen. Im Vordergrund steht plötzlich eine Hochvariante: Ein 6 bis 8 Meter hoher Viadukt mit massiven Lärmeinwirkungen soll nun den ganzen Talkessel Schwyz/Brunnen zerschneiden und als total 10 bis 12 Meter hohes «Dinosaurierband» die Landschaft zerteilen. Die Zusicherung, dass die Siedlungsräume umfahren bzw. unterfahren werden sollen, ist vergessen. Wer die Gegend kennt – Sie haben sie ja alle anlässlich der 700-Jahr-Feier besucht und bewundert –, kann diesen brutalen Eingriff nicht akzeptieren. Er ist ökologisch und als Schaden für das Landschaftsbild nicht tragbar. In der Zwischenzeit hat das Departement immerhin zugesichert, beide Varianten gleichwertig zu prüfen, auf Druck der politischen Kreise und der Regierung meines Kantons. Das Vorgehen, welches seitens der Bundesverwaltung gewählt wurde, weist überdies auf ein bedenkliches Demokratieverständnis hin. Wer nach gewonnener Abstimmung nicht mehr hält, was in der Abstimmungsbotschaft stand und was er versprochen hat, der schürt und nährt ein Misstrauen gegenüber dem Bund.

In diesem Zusammenhang bitte ich Sie, Herr Bundespräsident, die Fragen 1 bis 3 zu beantworten.

2. Es geht für uns um die Frage, wie weit aus Kostengründen eine Alpentransitlinie erstellt werden soll, welche die regionalen Anliegen und mit ihnen ökologische Anliegen negiert. Das gilt für mehrere Kantone. Wir können die Neat nicht an den Anliegen der Regionen vorbei bauen, sondern müssen die ökologischen und verkehrspolitischen Bedürfnisse mit berücksichtigen. Arth-Goldau ist der einzige Anschluss der Innerschweiz an die Neat. Wir brauchen ihn. Eine «schlanke» Neat, die nur die Zentren Mailand und Zürich verbindet, ist für uns nicht akzeptabel. Darum drängen wir auf einen Anschluss Arth-Goldau für den Personenverkehr. Gleichzeitig sind die ökologischen Anliegen zu beachten. Es steht ausserhalb des Zumutbaren, eine Alpentransitlinie oberirdisch mitten durch eine grössere Ueberbauung, ein grosses Dorf, zu legen, wo bereits

heute die bestehende Gotthardlinie durchführt, so, wie dies in Arth-Goldau der Fall ist. Darum muss die Neat bei Goldau in den Berg.

Das Begehren der Innerschweiz, die Linie in Goldau unterirdisch im Berg zu führen und für die Personenzüge einen Halt in Goldau zu ermöglichen, ist nicht übersetzt. Es ist begründet: erstens zur Erhaltung und Schonung unseres natürlichen Lebensraumes und zweitens durch die berechtigten verkehrspolitischen Interessen jener Landesteile, welche für die Neat ein besonderes Opfer bringen. Wir brauchen darum beides: Anschlüsse an die Welt in der Innerschweiz und Schutz des Lebensraumes. Das eine darf das andere nicht ausschliessen. In diesem Sinne, Herr Bundespräsident, bitte ich Sie, auch die Fragen 4 bis 6 zu beantworten.

Bundespräsident **Ogi**: Wenn ich etwas heftig von «Nadelstichen» gesprochen habe, dann stehe ich dazu, weil diese «Nadelstiche», die in den letzten Tagen immer wieder vorgetragen wurden, den Eindruck aufkommen lassen, dass dahinter eine ganz klare Absicht besteht. Darf ich Ihnen noch einmal in Erinnerung rufen, Herr Frick, dass die Probleme der Geologie in der Botschaft behandelt wurden? Auch die Risiken wurden behandelt. Es ist durchaus denkbar, dass sich bei Piora und Tavetsch grössere Probleme ergeben. Aber es ist auch denkbar, dass sie uns weniger grosse Probleme aufgeben. Nachdem auch Sie nicht in den Berg hineinschauen können, ist es etwas fragwürdig, heute von den zusätzlich zur Botschaft erwähnten Problemen zu sprechen.

Auch die Probleme des Wassers werden in der Botschaft behandelt, die Probleme der Kosten ebenfalls. Es ist in der Botschaft auch festgehalten, warum wir die Netzvariante gewählt haben: damit die Zufahrten im Mittelland auf ein Minimum reduziert werden können. Das war das ursprüngliche Konzept, das war die Absicht, und das war auch das, was Sie behandelt und beschlossen haben.

Die Neat wird – aufgrund der Teuerung – jedes Jahr teurer, das ist klar! Das möchte ich in aller Form sagen. Deshalb nennen wir immer ein Jahr, beispielsweise Planungsstand 1989/Preisstand 1991. Auch das möchte ich zuhänden des Protokolls und der Geschichte ganz klar festgehalten haben. Der Alpentransit-Beschluss wurde am 27. September 1992 vom Volk angenommen und auf den 1. Dezember 1992 in Kraft gesetzt. Das Konzept umfasst den Ausbau der Transitachsen Gotthard und Lötschberg-Simplon als Gesamtsystem, und das Warum ist ebenfalls in der Botschaft festgehalten. Diese sogenannte Netzvariante wurde nicht zuletzt auch deshalb gewählt, damit die Zugänge zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale ohne bedeutende Ausbauten auf dem übrigen Netz der SBB erfolgen kann. Wenn wir eine sogenannte «Gotthard pur»-Lösung anstreben, wird das nach ersten Berechnungen teuer zu stehen kommen, weil dann die Zufahrten ab Basel bis Arth-Goldau neu ausgebaut werden müssen und wir von der «Bahn 2000», also der neuen Bahn Basel–Olten–Bern, nicht mehr profitieren können. Das heisst, von Olten nach Arth-Goldau müsste dann sicher ein zusätzliches Trasse gebaut werden.

Die Neat-Planung ist voll im Gange. Zurzeit wird ein Variantenvergleich durchgeführt, bevor die Neubauprojekte an die Bahnen übergeben werden. Das habe ich hier auch schon einmal erklärt. Was den Gotthard betrifft, werden es die SBB übernehmen, was den Lötschberg anbelangt, die BLS. Es findet im Moment eine offene Planung im Rahmen einer definierten Organisation statt, welche insbesondere die Kantone einbezieht. Sie wissen, es sind neue Ansprüche angemeldet worden, zum Beispiel im Kanton Tessin, wobei die Variante einer Strecke von 63 Kilometern, die mit 52 Kilometern Tunnel versehen ist, nicht vom Staatsrat des Kantons Tessin, sondern von einer Ingenieurgemeinschaft stammt. Auch im Kanton Uri wurden die vier Varianten, die aufgrund der Botschaft möglich waren, vom Kanton allesamt abgelehnt. Wenn Sie nun von einem «bedenklichen Demokratieverständnis» reden, muss ich sagen, dass das auch für uns bedenklich ist; wenn immer mehr und mehr gefordert wird, müssen wir doch daran denken, dass irgend jemand diese ganze «chose» ja auch bezahlen muss.

Vor kurzem haben sich die Kantone darüber geäussert, welcher Variante sie aus ihrer Sicht den Vorzug geben. Nach der Uebergabe der Projekte beginnt dann die eigentliche Vorprojektierung; sie beginnt, nachdem die beiden Gesellschaften die Projekte übernommen haben. Soweit sich SBB und Kanton nicht einig werden, wird eine zweite Variante vorgelegt. Sofern sie sich einig werden, wird eine Variante bearbeitet. Wo unterschiedliche Vorstellungen bleiben, werden also zwei Linienführungsvarianten gleichwertig bearbeitet, und dann werden sie dem Bundesrat zur abschliessenden Entscheidung über die Linienführung vorgelegt. Der Bundesrat hat dann zu entscheiden, ob diese Varianten umweltverträglich sind oder nicht. Es werden Bauprogramm, Bauetappen und zeitlicher Ablauf fixiert.

Die SBB sind beauftragt, im Rahmen der Vorprojektierung eine Basisvariante zu unterbreiten, welche den von den eidgenössischen Räten festgelegten Gesamtkredit, Preisstand 1991, Planungsstand 1989, enthält. Die Basisvariante muss überdies den Anforderungen des Bundesrechtes genügen, ich denke vor allem an den Umweltschutz. Der aktuelle Planungsstand erlaubt die Feststellung, dass der Auftrag erfüllbar ist. Ich muss Ihnen das sagen, nachdem ich seit drei Jahren nichts anderes oder fast nichts anderes mache; ich befasse mich selbstverständlich noch etwas mit Energie- und auch etwas mit Kommunikationsproblemen, aber ich konzentriere mich auf diese Problematik. Ich bin deshalb manchmal etwas überrascht, wie Leute, die keine Ingenieure eingesetzt haben, kommen und sagen können, es sei nicht möglich. So kann man alles in Frage stellen. Der aktuelle Planungsstand erlaubt die Feststellung, dass der Auftrag erfüllbar ist. Ich möchte das festhalten.

Zu Frage 1: Der Bundesrat hält sich an die Alpentransit-Beschlüsse, die zugrundeliegenden Botschaften und die Ausführungserlasse.

Zu den Fragen 2 bis 5: Der Bundesrat beschäftigt sich zurzeit nicht mit der Frage der Linienführung. Das ist nicht Aufgabe des Bundesrates. Er wird sich bei der Genehmigung der Vorprojekte Ende 1994, Anfang 1995 damit auseinandersetzen müssen. Der Bundesrat muss es daher ablehnen, vor dem Entscheid irgendwelche Zusicherungen abzugeben. Alles zu seiner Zeit!

Aufgrund der Gespräche darf ich jedoch festhalten, dass 70 Prozent der Linienführung heute unbestritten sind. Auch das hat man immer wieder grosszügig vergessen. Auf etwa 30 Prozent der Streckenlänge werden in Absprache und in Zusammenarbeit mit den Kantonen zwei alternative Linienführungen ausgearbeitet. Die Schonung der Siedlungsräume, die Querung des Talbodens der Muota und die Optimierung des Anschlusses im Raum Arth-Goldau sind Gegenstand der Vorprojektbearbeitung. Es gibt Leute, die jetzt schon ganz bewusst sagen, das und das werde nicht gemacht; andere helfen dann diesen Leuten, damit wirklich Nervosität und Unzufriedenheit entstehen.

Konkret darf ich sagen, dass die in der Botschaft beschriebene Variante «Felderboden tief» nicht zuletzt wegen der Schwierigkeiten mit dem Grundwasser – um ganz präzise zu sein – in Frage gestellt wird. Das dürfen wir nicht verschweigen. Sie wird aber geprüft. Und vorgeschlagen wird nicht «Felderboden hoch», sondern «Felderboden halbhoch». Aber entschieden ist noch nichts, Herr Frick.

Die Anliegen des Kantons Schwyz sind bekannt. Es herrscht Einvernehmen bezüglich des weiteren Projektierungsablaufes. Das ist so, das hat man mir von der sogenannten Behördendelegation so gemeldet.

Zu Frage 6: Ueber Auswirkungen auf das Arbeitsplatzangebot sind heute noch keine konkreten Aussagen möglich.

Abschliessend bitte ich Sie, die gesamte Abwicklung zu sehen. Jetzt haben die Gemeinden die Möglichkeit, ihre Bedürfnisse einzubringen. Diese Bedürfnisse und diese Wünsche sind natürlich weitgehend und sehr fordernd. Irgendwie müssen wir das Ganze wohl auf ein gesundes, korrektes Mass zurückbinden. Aber das «bedenkliche Demokratieverständnis», das Sie angesprochen haben, muss ich zurückweisen. Wir versuchen auch nur, unsere Pflicht zu tun. Ich habe seinerzeit im Vorfeld der Abstimmung persönlich in Arth-Goldau orientiert, und ich weiss genau, was ich gesagt habe.

Frick: Im heutigen Zeitpunkt bin ich von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt. Aber ich komme mir vor wie ein Bahnpassagier, der am Hauptbahnhof auf die Abfahrt des Intercity-Zuges wartet und dem der Zugführer bedeutet: «Ich sage dir heute noch nicht, wann er fährt.» Der Zugführer weiss es zwar im Grunde genommen schon recht gut, und doch vertröstet er den Passagier auf später.

M. Martin Jacques: Un article de presse remettant en question la construction de deux tunnels de base à travers les Alpes a créé un choc il y a quelque trois semaines dans le monde politique, d'autant plus que cette suggestion venait d'un membre du collège gouvernemental. La réponse du Conseil fédéral remet l'église au milieu du village, comme on dit en Pays de Vaud. Il me semble tout de même utile dans cette situation pour le moins inhabituelle que notre conseil en parle.

En effet, dans une période difficile pour notre pays, alors que le pouvoir politique est régulièrement remis en cause par la population, comment peut-on objectivement et froidement ignorer une décision populaire parfaitement claire? Le Conseil fédéral s'est engagé vis-à-vis de l'Europe. Il s'est engagé vis-à-vis de la Suisse occidentale dans son message et dans ses prises de position avant la votation du mois de septembre 1992. Le Parlement a cautionné cette position à une importante majorité.

Remettre en question cette position serait considéré par notre population, comme par les Etats signataires de l'Accord de transit, comme une preuve d'indécision. Ce que nous attendons aujourd'hui, Monsieur le Président de la Confédération, c'est une réaffirmation claire de cette politique des deux tunnels.

Durant la campagne, vous avez affirmé précisément: «Le premier à être prêt sera mis en chantier.» Nous aimerions aujourd'hui que vous confirmiez cette assertion, à savoir que sur la base de l'avant-projet définissant le tracé, les techniques de construction et les coûts basés sur des soumissions, le premier qui sera prêt puisse effectivement commencer ces travaux, que ce soit le Saint-Gothard ou le Loetschberg.

Pour sa crédibilité internationale, pour relancer sa conjoncture économique, pour démontrer son esprit d'entreprendre, la Suisse en a besoin.

M. Salvioni: M. Ogi a déclaré que le canton du Tessin n'a pas encore proposé officiellement des variantes pour le tracé de référence, et c'est vrai. Mais M. Ogi sait, parce que le Conseil d'Etat du canton du Tessin le lui a communiqué par lettre le 12 mai 1993, que le tracé de référence ne peut pas être accepté. Cela signifie qu'il faudra examiner la possibilité d'accepter l'une des deux variantes qui ont été proposées: celle pour le Sopraceneri qui contourne Bellinzzone par l'est ou par l'ouest ou celle qui concerne le Sottoceneri, pas la variante qui aboutit à Taverne, mais celle qui aboutit à Massagno.

Je ne veux pas passer ici sous silence le fait que – je pense qu'il ne faudrait pas éviter d'affronter la réalité – si le Conseil fédéral et les CFF respectivement voulaient insister sur le tracé de référence, le potentiel conflictuel qui s'en dégagerait dans la population tessinoise serait vraiment important et pourrait causer des problèmes sérieux qu'il vaudrait mieux éviter.

En ce qui concerne le canton du Tessin, il y a un autre problème qui doit être résolu avant que la ligne soit définitivement décidée, c'est la continuation de la ligne vers le sud, car le projet actuel du Conseil fédéral – le tracé de référence – s'arrête à Lugano. Evidemment, le taux d'occupation du territoire sur lequel doit passer la ligne de Lugano à Chiasso est extrêmement important. C'est une région fortement construite avec une énorme densité de population, ce qui rendra la recherche d'une solution extrêmement difficile. C'est la raison pour laquelle, afin d'éviter un conflit qui pourrait à un certain moment devenir difficile – nous avons l'expérience de Rothrist-Mattstetten, Monsieur le président de la Confédération, et j'espère et souhaite que la même expérience ne se répète pas au Tessin –, il faut que toutes les variantes soient sérieusement examinées, il faut absolument que le Conseil fédéral et les Chemins de fer fédéraux respectivement acceptent de rechercher des solutions qui tiennent compte des problèmes de l'environ-

nement. Par ailleurs, quand on a discuté des NLFA au sein de la Commission du Conseil national dans laquelle je me trouvais, le Conseil fédéral avait formellement promis qu'il adopterait les «flankierende Massnahmen» qui se révéleraient nécessaires à la protection des personnes habitant aux environs de cette ligne de chemin de fer.

C'est la raison pour laquelle je veux insister ici, Monsieur le Président de la Confédération, et attirer votre attention sur les problèmes extrêmement délicats qui se posent aussi dans le canton du Tessin. Je n'ai pas préparé une intervention personnelle puisqu'une interpellation et une interpellation urgente ont été présentées par les représentants du canton de Schwyz et du Valais respectivement.

Frau Beerli: Das Volk hat im letzten Jahr entschieden, dass zwei Alpentransversalen gebaut werden sollen. Angesichts der bekannten, schlechten Lage der Bundesfinanzen hat Herr Bundesrat Stich im Alleingang ein Sparrezept eröffnet, das darin besteht, auf den Lötschbergtunnel zu verzichten. Bei allem Respekt und bei allem Verständnis für die Sparwünsche: So einfach geht es doch nicht. Der Lötschberg ist eine von der ganzen Romandie gewünschte Verbindung zwischen dem Kanton Bern und dem Kanton Wallis und ist demzufolge auch staatspolitisch bedeutungsvoll. Der Lötschberg ist zudem Ersatz für den Rawil-Strassentunnel, was bedeutet, dass zwischen 3 bis 4 Milliarden Franken aus Treibstoffzollgeldern an seine Kosten bezahlt werden könnten. Die Bauzeit des Lötschbergtunnels ist bedeutend geringer als die des Gotthardtunnels. Der Tunnel ist viel kürzer, was naturgemäss mit sich bringt, dass die Kosten tiefer sind. Zudem sind die geologischen Verhältnisse unproblematischer.

Ein letztes und mir viel wichtiger erscheinendes Argument: Die Kantone Wallis und Bern sind sich einig über die Linienführung, und Volk und Regierung der beiden Kantone stehen voll und ganz hinter diesem Projekt. Auch die «Pro Frutigland», einst Oppositionsorganisation gegen die ursprünglichen Varianten, ist jetzt mit der Linienführung einverstanden, was mit sich bringen wird, dass man nicht mit langwierigen Oppositionen wird rechnen müssen, die das Verfahren verlängern.

Es spricht demzufolge alles für den Lötschberg, und ich bitte Sie, nicht an diesem Projekt zu rütteln.

M. Delalay: Le projet des transversales ferroviaires à travers les Alpes revient aujourd'hui au premier plan de l'actualité après les déclarations de notre ministre des finances et après toutes ces voix qui s'élèvent selon lesquelles un seul axe devrait être construit ou tout au moins l'un après l'autre.

Nous voulons bien admettre que les finances de la Confédération, dans leur état actuel, ne permettent guère d'engager 15 milliards de francs, et sans doute davantage encore, dans ces ouvrages d'envergure européenne. Toutefois, il faut bien admettre que les temps peuvent changer, pour les finances fédérales aussi, et prendre en compte le fait que cet argument économique, s'il peut à nos yeux expliquer certaines interventions, n'est pas à même de justifier les déclarations faites et le débat ouvert quelques mois seulement après une consultation populaire dont le résultat est clair et net, et ne peut laisser planer aucun doute. Je voudrais donc dire aujourd'hui deux choses puisque le débat public trouve un écho dans notre conseil. L'une, tout d'abord, pour apporter un soutien total à l'appréciation de M. Ogi, président de la Confédération, selon laquelle l'arrêté sur le transit alpin fait partie intégrante de l'Accord sur le transit. Je me demande quelle crédibilité notre pays pourrait bien encore avoir auprès de nos partenaires européens si le gouvernement suisse, au mépris de ses engagements concernant le transit, cautionné d'ailleurs par les Chambres, et sans considération pour la volonté populaire, remet en question des décisions prises démocratiquement et avec une majorité des deux tiers des votants.

Deuxième et dernière observation: les deux transversales ferroviaires alpines ne forment pas seulement un tout sur le plan technique, mais aussi en ce qui concerne le financement. Comment est-il possible, sérieusement, d'envisager que l'on puisse dissocier les deux projets et continuer à penser que les travaux exécutés partiellement puissent être financés par une

part des droits sur les carburants? N'oublions pas, en effet, que le peuple suisse a voté sur ces projets quant au principe tout d'abord, mais aussi quant à leur financement par les droits sur les carburants ensuite. Si donc, le projet est remis en question, c'est aussi le financement qui sera contesté, car il est évident qu'un équilibre, peut-être coûteux, a été établi et une modification sensible des projets constituerait un détournement des droits sur les carburants qu'une partie des usagers de la route en Suisse ne sera pas prête à avaler sans réagir.

Nous invitons donc le chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie à mettre tout en oeuvre pour ne pas décevoir les citoyens qui ont apporté un appui massif à ce projet – les transversales ferroviaires alpines – et pour ne pas priver notre pays d'un grand dessein à un moment où la conjoncture s'accommoderait fort bien d'une impulsion positive et dynamique.

Danioth: Der Kanton Uri wollte sich eigentlich nicht mehr melden. Nachdem aber das Konzert der Kantone praktisch vollständig ist, würde es nicht verstanden werden, wenn nicht ein Wort gesagt würde. Ich werde übermorgen im Zusammenhang mit der Alpen-Initiative und der Standesinitiative Uri vielleicht ein kleines Gefecht mit Herrn Bundespräsident Ogi austragen. Ich möchte aber auch hier klar betonen, dass wir Urner nicht dafür sind, dass die beiden Achsen gegeneinander ausgespielt werden. Wir betrachten den Neat-Beschluss ebenfalls als integralen Volksbeschluss, der zu vollziehen ist, und zwar vom gesamten Bundesrat. Es ist falsch, wenn man nun in der Planungsphase beginnt, die einzelnen Achsen gegeneinander auszuspielen. Die Behörden und die Bevölkerung im Kanton Uri sind ebenfalls verunsichert, nicht so sehr wegen des Vorstosses von Herrn Kollege Bloetzer – wir nehmen das gelassen –, sondern wegen einer ähnlichen Situation, wie sie vor Herrn Kollege Frick geschildert worden ist. Ich glaube, wir dürfen sagen – und wir anerkennen das und halten es dankbar fest –: Die bisherige Planung hat nach dem 27. September letzten Jahres zu einer Kooperation zwischen den Planern der SBB und den Planungsinstanzen der lokalen Behörden geführt, bis zu einem bestimmten Zeitpunkt, als man festgestellt hat, dass nun die Kosten tatsächlich grösser sind. Und zwar sind sie nicht wegen zusätzlicher Wünsche grösser, Herr Bundespräsident, sondern einzig und allein aus der Tatsache heraus, dass nun die Planung konkretisiert wird, dass sich nun diese legitimen Ansprüche auf eine umweltgerechte Verwirklichung der Neat in der Detailplanung auswirken. Man sieht jetzt, dass der geplante Betrag nicht ausreicht.

Es ist bereits früher festgehalten worden, dass die Linienführung im Kanton Uri gemäss ursprünglichem Projekt des Bundesrates dem Umweltschutzgesetz nicht entsprechen würde. Was ist jetzt gemacht worden? Man zieht sich jetzt in Betracht der Kostensteigerung auf dieses ursprüngliche Projekt zurück. Dass hier eine Missstimmung aufgekommen ist, werden Sie verstehen.

Ich möchte jetzt nicht auf die Debatten zum Neat-Beschluss zurückkommen. Damals habe ich einen Antrag gestellt, man möge doch diesen Vorbehalt der wirklich gesetzesbedingten, unvorhersehbaren Kosten aufnehmen. Leider ist er bekämpft worden und ist jetzt draussen. Ich glaube, das Parlament und auch der Bundesrat müssen sich irgendeinmal eingestehen, dass gewisse unvermeidliche Mehrkosten aus dieser Projektierung anfallen werden und dass wir diese Kosten auf den Tisch des Hauses legen müssen, in der festen Ueberzeugung: Wir wollen diese Neat verwirklichen, wir wollen aber eine Neat verwirklichen, die umweltgerecht ist und die nicht auf Kosten des Lebensraumes der Anwohner geht, sondern auf Kosten derer, die sie benützen. Ich glaube, in diesem Grundsatz und in dieser Erkenntnis werden wir uns – so hoffe ich – sehr wahrscheinlich finden.

Frick: Im Rahmen der Diskussion möchte ich zwei Gedanken äussern.

1. Herr Bundespräsident, bei den «Nadelstichen», die Sie empfinden, sehen Sie uns als «Stupfer»; dem ist beileibe nicht so. Was uns beschäftigt, sind die sichtbaren Probleme: die zusätzlichen Kosten, die mit der Detailplanung der «Bahn 2000»

in unseren Kantonen entstehen, wenn die Linienführung umweltgerecht sein soll.

Wer die Variante «Verzicht Lötschberg» ins Spiel gebracht hat und hier «sticht», ist ein Mitglied Ihres Kollegiums, nicht unseres Kollegiums. Die Äusserungen Ihres Kollegen, des Finanzministers, haben uns erst recht stutzig gemacht.

Wir wollen eine rasche, integrale Verwirklichung der Neat mit Gotthard und Lötschberg. Was wir aber ebenso wollen, ist eine klare Auskunft über die Kosten und über mögliche Uebererschreitungen in einem frühzeitigen Stadium.

2. Sie haben uns vorgeworfen, wir würden neue Ansprüche für die Linienführung stellen. Ich muss das zurückweisen. Wir fordern nicht mehr und nicht weniger, als in der Botschaft schriftlich zugesichert wurde; die Linienführung ist dort genau umschrieben, und diese fordern wir. Gestützt auf diese klare Zusicherung haben sich alle massgebenden politischen Kreise in der Innerschweiz für die Neat eingesetzt, und die Stimmbürger haben das Neat-Projekt gestützt auf diese schriftliche Zusicherung angenommen. Um so grösser ist die Enttäuschung, dass für die Realisierung nun eine andere Linienführung gewählt werden soll. Heute kommen wir uns – gestatten Sie den Ausdruck – politisch schon ein bisschen verschaukelt vor, nachdem wir uns für Ihr Projekt – für unser gemeinsames Projekt – gewehrt haben und heute ein anderes realisiert werden soll. Daran ändert auch Sprachkosmetik nichts. Wenn Ihr Bundesamt jetzt einen 6 bis 10 Meter hohen Viadukt als «halbhoch» statt als «hoch» bezeichnet, ist das reine Sprachkosmetik. Wer einmal aus 10 Metern hinuntergefallen ist, weiss, dass das weit mehr als halbhoch ist.

Bundespräsident **Ogi**: Ich danke Ihnen für die interessante Diskussion. Zu den einzelnen Voten möchte ich in aller Kürze folgendes sagen:

Zu Herrn Martin Jacques: Es ist so, dass wir uns an die Beschlüsse Ihres Rates, an die Beschlüsse der Bundesversammlung halten. Diese Beschlüsse wurden vom Volk bestätigt, und das ist für uns die Richtschnur unserer Arbeit. Wir haben ganz klar festgehalten, dass es eine Netzvariante ist. Wir haben auch festgehalten, dass wir beide Tunnels in Angriff nehmen. Ich sage hier zum dritten Mal, dass dasjenige Projekt, das zuerst bereit ist, zuerst gebaut werden kann. Das wird möglicherweise eine Staffelung ergeben. Da ist bewusst auch etwas Wettbewerb drin, das sage ich Ihnen ganz offen, Herr Frick. Man kann natürlich auch alles in Frage stellen.

Ich komme noch zu Ihren Bemerkungen, die ich nicht ohne Antwort lassen kann. Wir halten uns an die Botschaft, und diese Botschaft wurde vom Volk bestätigt, und das macht uns stark. Herr Salvioni, ich muss Ihnen sagen, ein solches Projekt kann nicht gebaut werden, ohne dass es Konflikte gibt. Das müssen wir sagen. Ich weiss das, und ich gehe mit Engagement und mit der Kraft eines Berglers an diese Arbeit. Ich könnte die Hände verwerfen und sagen, das ist alles zu schwer. Das hat aber keinen Sinn. Wir brauchen in der heutigen Zeit die Kraft, um all diese vorhandenen Schwierigkeiten zu überwinden. Da wird sich noch einiges an Konflikten zeigen, und wenn man das weiss, ist man auch besser in der Lage, diese Problematik zu überwinden. An unserem guten Willen soll es nicht fehlen. In bezug auf die sogenannte 63/52-Variante im Tessin (63 Kilometer lang, wovon 52 Kilometer Tunnel) habe ich klar gesagt, Herr Salvioni, dass das nicht die Variante des Kantons Tessin ist, sondern eine Variante, die von einer Ingenieurgemeinschaft (Arbeitsgruppe Galfetti) erarbeitet wurde. Ich weiss, dass sich der Kanton Tessin, wenigstens der Staatsrat, mit dieser Variante auch nicht ganz einverstanden erklären kann. Ich warte nun auf die Vorschläge, die im Rahmen der Behördendelegation diskutiert wurden. Ich sehe die Schwierigkeiten, aber ich sehe auch Licht am Ende dieses Tunnels.

Betreffend Südenschluss Lugano oder Luino wissen wir seit Anbeginn, dass es noch Schwierigkeiten geben wird. Ich möchte Ihnen aber ein Wort in Erinnerung rufen, das in der Botschaft immer wieder zu lesen ist, nämlich das Wort «Baukastensystem». Wir bauen diese Neat nicht aufgrund der Bedürfnisse des Jahres 2030, sondern wir bauen die Neat aufgrund der Bedürfnisse der Jahre 2010, 2020. Da können wir nicht

jetzt schon alles so gestalten, wie wir das vielleicht für wünschbar halten. Aber wir schreiben in der Botschaft immer wieder, dass das System ergänzt werden kann. Deshalb ist die Baukastenidee in diese Botschaft hineingeflossen und soll auch Anwendung finden.

Wir haben berechnet, ob es zwischen Lugano und Chiasso, zwischen Bellinzona und Luino möglich ist. Diese Fragen sind geklärt worden. Sie sind in Prüfung, und es ist denkbar, dass der Ausgang Luino verbessert werden muss, um den Ausgang Lugano-Chiasso zu entlasten. Zum heutigen Zeitpunkt, mit den heutigen Tonnagen, mit den heutigen Verkehrsströmen, wäre die Uebernahme des Verkehrs von Lugano nach Chiasso unter Einschränkung des Regionalverkehrs möglich. Zu den flankierenden Massnahmen möchte ich festhalten, auch an die Adresse von Herrn Danioth, dass sich allerhand getan hat. Sie haben sich sehr schwergetan mit der Autobahnvignette und der Schwerverkehrsabgabe. Sie haben das auf 10 Jahre befristet. Das ist nun so auch beim Nationalrat durchgekommen. Nicht Sie, Herr Danioth, aber der Rat hat sich schwergetan, den Worten sind nicht gleich Taten gefolgt. Darf ich Ihnen die Treibstoffzollerhöhung, die Autobahnvignette und die Schwerverkehrsabgabe in Erinnerung rufen? Jetzt kommt die CO₂- oder die Energielenkungsabgabe. Das, was Sie gefordert haben, ist jetzt auf dem Tisch, und wir werden sehen, ob Sie diese CO₂- oder Lenkungsabgabe akzeptieren werden. Ich habe bei der Schwerverkehrsabgabe und der Autobahnvignette doch den Eindruck bekommen, dass es eine gewisse Obergrenze gibt, die Sie akzeptieren.

Herr Salvioni, ich möchte Ihnen noch sagen, dass die Strassenverkehrsrechnung, die demnächst publiziert werden muss, zeigen wird, ob die Unterdeckung, von der Sie alle sprechen, bei der Strasse wirklich so gross ist, wie Sie das annehmen. Offensichtlich ist die Unterdeckung im Vergleich zur Eisenbahn nicht mehr so gross.

In bezug auf die Äusserungen von Frau Beerli: Wir sind in unserem Departement der Meinung, dass zum heutigen Zeitpunkt das Geld in die Arbeit investiert werden sollte, dass die Neat im richtigen Zeitpunkt kommt, in dieser wirtschaftlich schwierigen Zeit, und dass die Situation nicht nur in bezug auf Lötschberg-Simplon wichtig ist, sondern auch für die ganze Innerschweiz und den Kanton Tessin. Warum haben wir beide Kantone, das Wallis und das Tessin, berücksichtigen müssen? Es geschah nicht zuletzt aus den staatspolitischen Ueberlegungen, die Sie in Ihren Ausführungen ganz klar und deutlich vorgetragen haben.

In bezug auf die Bemerkungen von Herrn Delalay: Ich verhehle nicht, dass das Vertrauen in uns mit der Inangriffnahme der Neat steigt oder schwindet. Die Deutschen haben bereits Fragen gestellt, und zwar schon, bevor ich vorletzte Woche in Bonn war. Sie haben gefragt: Was ist in der Schweiz los? Wird nicht gebaut? Es sind sofort zusätzliche Bedingungen gestellt worden. Wir können nicht den 40-Tonnen-Korridor ablehnen und glauben, trotzdem keine Neat bauen zu müssen. Wir können nicht das Nachtfahrverbot aufrechterhalten und glauben, wir könnten den Nachtverkehr auf unseren Strassen ablehnen. Wir können nicht das Sonntagsfahrverbot aufrechterhalten und meinen, wir könnten im Gegenzug gar nichts tun. Da geht es – wie Herr Delalay gesagt hat – um Treu und Glauben. Wir sind darauf eingegangen, und deshalb ist es taktisch in jeder Beziehung falsch, hier Fragezeichen zu setzen.

Zu den Finanzen: Herr Delalay hat gesagt, dass ein Viertel über den Treibstoffzoll finanziert wird. Ich erinnere daran, dass beim Vereinatunnel kein Treibstoffzollgeld eingesetzt wird. Wir haben hier für die Neat 25 Prozent vorgesehen, das macht 4 Milliarden Franken, das ist der Rawil-Ersatz. Tatsache ist, dass der Autoverlad zwischen N 6 und N 9 sichergestellt wird. Wenn Sie den Lötschberg streichen würden, gingen die 4 Milliarden Franken verloren, weil für den Gotthard andere Relationen gelten. Ich möchte das, was Herr Delalay gesagt hat, in aller Form bestätigen.

Schliesslich noch zu Herrn Danioth – er hat mir «Rendezvous» bei der Behandlung der Alpen-Initiative gegeben, ich halte mich deshalb kurz –: Man kann versuchen, eine Missstimmung zu bereinigen, man kann sie jedoch auch fördern. Ich sage nicht, dass Sie sie gefördert haben, vor allem Sie nicht.

Bei den Mehrkosten und Ansprüchen, die natürlich in einer Art und Weise gekommen sind, müssen Sie uns das Recht geben, sie zu prüfen. Wir können heute nicht umweltfeindlich bauen, wir können nur noch umweltfreundlich bauen. Dafür haben wir ein Buwal mit fast 500 Leuten; sie schauen uns ganz genau auf die Finger, dass wir ja nicht umweltfeindlich bauen. Ich möchte, dass Sie wissen, dass in bezug auf Raumplanung, in bezug auf Umweltverträglichkeit usw. alle Instrumente vorhanden sind, die verhindern, dass wir noch umweltfeindlich bauen können. In diesem Sinne braucht es auch etwas mehr Vertrauen in diesen Bund und in die Leute, die dieses Projekt ausführen dürfen – ich sage ausdrücklich «dürfen», nicht müssen, Herr Frick. Mehrkosten wird es natürlich geben. Ueber diese Mehrkosten soll dann der Bundesrat – und allenfalls Sie, wenn Kredit nötig wird – entscheiden können. Wenn Sie diese Mehrkosten beschliessen, kann man zu ihnen stehen. Bei Beginn der Realisierung sollte man jedoch nicht schon von den Mehrkosten sprechen; l'appétit vient en mangeant. Zu neuem Appetit sollten wir jetzt nicht noch aufrufen.

Zu Herrn Frick sollte ich eigentlich nichts mehr sagen. Mit den «Nadelstichen» habe ich nicht Sie gemeint, sondern diejenigen, die uns jetzt systematisch einen Stich nach dem anderen versetzt haben. Ich muss annehmen, dass hier irgend jemand dahintersteckt, der das wie ein Polizist koordiniert; verschiedene Probleme werden auf den Tisch gelegt, es sind keine neuen Probleme, es sind bekannte Probleme. Ich habe diejenigen gemeint, die sich betroffen fühlen; ich formuliere das einmal so.

Umweltfeindlich kann man nicht mehr bauen. Ich habe zur Kenntnis genommen, dass Sie die rasche, integrale Lösung wollen, Herr Frick, das hat mich gefreut. Auskunft ja, aber ich möchte Sie auch bitten: Jede Auskunft zu ihrer Zeit. Ihr Bild mit dem abfahrenden Zug ist nicht fair! Wir können Ihnen doch nicht jetzt schon sagen, wie das Ganze aussieht, nachdem man noch nicht einmal in die Vorprojektierungsphase eingestiegen ist. Auch Sie möchte ich bitten, etwas Vertrauen zu haben. Wir werden dem Problem der Durchquerung des Felderbodens ganz grosse Beachtung schenken, das können Sie mir glauben. Schenken Sie uns auch etwas Vertrauen, und beruhigen Sie diese Leute, weil noch gar nichts entschieden ist. Neue Forderungen wurden gestellt, das stimmt: Auch im Kanton Schwyz wurden neue Forderungen gestellt, das dürfen Sie nicht vom Tisch wischen, und diese neuen Forderungen werden wir auch prüfen. Das Ganze ist noch nicht einmal in der Vorprojektierungsphase der Kantone und der Bahnen. Deshalb ist die Diskussion auch zu früh. Wir werden sicher noch einige Zeit haben und die Entwicklung der ganzen Projektrealisierung miteinander – ich hoffe, mit etwas mehr Freude – begleiten dürfen. Glauben wir an die Zukunft, glauben wir an die Neat! Das wäre wichtig.

Schluss der Sitzung um 22.20 Uhr

La séance est levée à 22 h 20

Interpellation Frick Neat-Linienführung im Kanton Schwyz

Interpellation Frick Tracé de la NLFA dans le canton de Schwyz

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3203
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.06.1993 - 18:15
Date	
Data	
Seite	472-477
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 067

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.