

CH_VB 87.316 vom 4. März 1987

Bundesverwaltung, 1987-03-04, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_87.316

FR: CH_VB 87.316 du 4 mars 1987

IT: CH_VB 87.316 del 4 marzo 1987

Volltext

S.Juni 1987 263 Interpellation Miville #ST# 87.316 Interpellation Miville SBB und Tarifverbund Nordwestschweiz Participation des CFF à l'union tarifaire du nord-ouest Wortlaut der Interpellation vom 4. März 1987 Auf den I.Juni 1987 wird in der Nordwestschweiz ein entscheidender Schritt im Hinblick auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs wie des damit verbundenen Schutzes der Umwelt getan: Das ganze Gebiet nördlich des Juras- 1079km², über 150 Gemeinden in sechs Kantonen, etwa 600 000 Einwohner-wird in einem Tarifverbund zusammen- gefasst. Die Kantone und die Transportunternehmungen - Autobus AG Liestal, Waldenburgerbahn, BLT Baselland Transport AG, Basler Verkehrsbetriebe, PTT und SBB - haben sich trotz der daraus resultierenden finanziellen Bela- stungen dazu entschlossen, den Kunden einen einzigen, erheblich verbilligten Fahrausweis abzugeben. Zu den wich- tigsten Zielsetzungen der ganzen Operation gehört die Uebertragbarkeit des neuen Abonnements auf andere Per- sonen. Während die PTT am Projekt in allen Teilen mitwirken, haben die SBB dem Tarifverbund mitgeteilt, dass bei den Schweizerischen Bundesbahnen das neue Umweltschutz- abonement nicht übertragbar sein dürfe. Das bringt für den Kunden Nachteile, für das Kontrollpersonal Schwierigkeiten und für die beteiligten Transportunternehmungen wie auch für die ganze Aktion einen Image-Verlust, der die erstrebte Wirkung mindern wird. Es handelt sich hier um einen bedeutsamen Impuls für die gesamte schweizerische Umweltpolitik. Ich frage den Bundesrat, ob er die Haltung der Generaldirek- tion SBB billigt, oder ob er gewillt ist, dahin zu wirken, dass auch die SBB die Uebertragbarkeit des neuen Verbundab- onnements ermöglichen? Texte de l'interpellation du 4 mars 1987 Le 1er juin 1987, un pas décisif pour la promotion des transports publics et la protection de l'environnement sera franchi dans le Nord-Ouest de la Suisse: tout le territoire situé au nord du Jura - 1079 km², plus de 150 communes appartenant à 6 cantons, près de 600 000 habitants-sera lié par une union tarifaire. Malgré les charges financières qui en résulteront, les can- tons et les entreprises de transport - Autobus AG Liestal, Waldenburgerbahn, BLT Baselland Transport AG, Basler Verkehrsbetriebe, les PTT et les CFF - ont décidé d'offrir à leurs clients un titre de transport unique à un prix considéra- blement réduit. L'un des buts importants de toute l'opéra- tion est l'introduction d'un abonnement transmissible. Alors que les PTT participeront en tous points au projet, les CFF ont annoncée l'Union tarifaire que, pour eux, l'abonne- ment écologique ne saurait être transmissible. Cela entraîne des inconvénients pour les clients et des difficultés pour les contrôleurs; ce refus diminue aussi le prestige des entre- prises et l'impact de toute l'action, dont l'effet sera amoindri. Il s'agit ici de donner une impulsion décisive à l'ensemble de la politique de protection de l'environnement de la Suisse. Je demande au Conseil fédéral s'il approuve l'attitude de la direction générale des CFF ou s'il est prêt à faire en sorte que les CFF acceptent la transmissibilité du nouvel abonne- ment de l'Union. Miville: Am I.Juni dieses Jahres ist der Tarifverbund Nord- westschweiz in Kraft

getreten. Ich darf hier mit einem gewissen Stolz auf unsere Region feststellen, dass mit diesem Tarifverbund etwas ganz Ausgezeichnetes geleistet worden ist. Eine Basler Zeitung schreibt dazu folgendes: «Eine kleine Schar von Unbeirrbarern hat das Wunder zustande gebracht. Erstmals in der Schweiz und wohl auch in Europa können mit einem einzigen Fahrausweis sämtliche öffentlichen Verkehrsmittel einer ganzen Region benützt werden, egal ob Tram und Bus, ob Bahn oder Postauto. 'Einsteigen und abfahren' lautet die simple Devise.» Aber das ist natürlich nicht alles. Ich möchte besonders betonen, zu welchen günstigen Bedingungen von diesem weitgespannten Streckennetz Gebrauch gemacht werden kann. Der Tarifverbund umfasst rund 600 000 Einwohner, mehr als 150 Gemeinden, die Kantone Basel-Stadt, Basel-Land, Bern, Solothurn, Aargau und Jura. In einem Bereich von 1079 km² kann jetzt von den Einwohnern zum Preis von 40 Franken pro Monat oder 440 Franken pro Jahr das Verbundabonnement bezogen werden, es kann auf allen Strecken gefahren werden: auf den Tram- und Buslinien der Basler Verkehrsbetriebe, der Baselland-Transport AG, der Autobus AG Lieetal, des Busbetriebs Rheinfelden, der Waldenburger Bahn. Sehr begrüssenswert finde ich, dass auch die PTT sowie alle Züge der SBB eingeschlossen sind. Man darf sagen, dass hier für den von Umwelt- und Verkehrspolitikern heute angestrebten Umstieg vom Auto auf das öffentliche Verkehrsmittel etwas gemacht worden ist, das sich, wie ich hoffe, als Signal für andere Regionen der Schweiz und speziell auch für angrenzende Gebiete unserer Region erweisen wird. Möglich geworden ist das alles dank ganz namhafter Beiträge der öffentlichen Hand. Das Verbundabonnement ist übertragbar, ausgenommen die Linien der SBB, die sich aus bestimmten administrativen und Kontrollgründen dagegen wenden, dass man dieses Verbundabonnement auf andere Personen übertragen kann. Damit haben Sie natürlich eine einigermaßen empfindliche Einschränkung dessen, was ich vorhin als Signaleffekt bezeichnet habe. Viele Leute in unserer Region können es nicht verstehen, dass die SBB in diesem Punkt nicht mitmachen. Ich kann es um so weniger verstehen, als die PTT am Projekt in allen Teilen mitwirken und in ihren Autobussen die Übertragbarkeit dieser Abonnements akzeptieren, während die SBB beim neuen Umweltabonnement, das unter dem Motto «Umwelt schützen-Tram, Bahn, Bus benützen» läuft, nicht voll mitmachen. Nebenbei gesagt rechnet man mit Frequenzzunahmen zwischen 5 und 10 Prozent, nachdem ja schon das Umweltschutzabonnement der BVB in seiner bisherigen Form eine ganz gewaltige Steigerung der Benützerzahlen mit sich gebracht hat. Die Haltung der SBB - diese mögen noch so viele Gründe geltend machen - bringt für die Kunden Nachteile, für das Kontrollpersonal Schwierigkeiten und für die ganze Aktion einen Image-Verlust und eine Reduktion der angestrebten Wirkung. Daher frage ich mit meiner Interpellation den Bundesrat, ob er nicht gewillt ist, auf die Generaldirektion der SBB einzuwirken, damit auch die SBB die Übertragbarkeit des neuen Verbundabonnements akzeptieren und in ihrem Bereich ermöglichen. Bundesrat Schlumpf: Es sind keineswegs administrative Gründe, die die SBB zu ihrer Haltung veranlassen. Im Gegenteil, aus administrativen Gründen, im Hinblick auf Marketing Probleme usw. würde einiges dafür sprechen, auch aus der Sicht der SBB, die Übertragbarkeit zu akzeptieren. Es sind insbesondere gesamtschweizerische Überlegungen, solche der Gleichbehandlung aller Benutzer des SBB-Netzes, die das ausschliessen. Die SBB haben also durchaus gute Gründe. Uebrigens, beim Tarifverbund Nordwestschweiz, der unsere volle Anerkennung und Unterstützung verdient - es ist ein ausgezeichnetes Modell für die Animierung der Benützung der öffentlichen Verkehrsbetriebe im Verbundbetrieb - haben nicht alle Benutzergruppen unpersonliche Sichtabonnemente zur Verfügung. Jugendliche und Senioren sind davon

ausgeschlossen. Für diese gibt es auch nur die persönlichen Abonnemente. Im gesamtschweizerischen Verkehr - mit Ausnahme der unpersönlichen Generalabonnemente - gelten eben nicht- übertragbare Sichtabonnemente. Unpersönliche General-

Interpellation Miville 264 9 juin 1987 abonnemente aber, die also beliebig durch den jeweiligen Träger verwendet werden können, kommen etwa 50 Prozent teurer zu stehen als die persönlichen ; das ist der Marktpreis. Erfahrungen, die mit den unpersönlichen Sichtausweisen im Ausland gemacht wurden, zeigen, dass mit der Einföhrung derselben, wenn man nicht Preisaufschläge etwa im Umfang von 50 Prozent macht, bedeutende Ertragsausfälle verbunden sind, die irgendwo wieder hereingebracht werden müssen, und zwar bei ändern Benutzerkategorien. Die SBB sind durchaus bestrebt, derartige Tarifverbände und die Benützung der von ihnen abgegebenen Ausweise auf dem eigenen SBB-Netz zu fördern. Allerdings müssten sie weitmögliche Einheitlichkeit für die SBB-Benützer gewährleisten. Aus einer gesamtschweizerischen Sicht heraus können nicht Lösungen in bezug auf einen Tarifverbund akzeptiert werden, die andernorts gar nicht in Betracht gezogen werden. Wir haben heute mit Ausnahme des Raumes Basel nirgends Bestrebungen, die dahingehen, solche Ausweise unpersönlich benützen zu lassen. Die SBB waren - das hat Ständerat Miville nicht erwähnt- bestrebt, - unter Berücksichtigung der gebotenen Gleichbehandlung ihrer Benutzer - entgegenzukommen, indem die unpersönlichen Sichtabonnements des Verbundes Nordwestschweiz auf dem SBB-Netz voll entgegengenommen werden, aber nur vom betreffenden Inhaber. Der Ausweis muss also angeschrieben sein. Es ist nicht so, dass diese Ausweise gar nicht benützt werden könnten. Jede andere Regelung würde nach Ueberzeugung der SBB - der Bundesrat teilt diese Meinung - gesamtschweizerisch zu einer Ungleichheit führen. Das sind sicher gute Ueberlegungen der SBB, so dass der Bundesrat sich nicht in der Lage sieht, vom Prinzip der heute bereits lobend erwähnten unternehmerischen Freiheit abzugehen und die SBB-Organe zu beeinflussen oder dahin zu wirken, dass sie einer ändern Lösung mit übertragbaren Umweltabonnemente zustimmen. Die weitere Entwicklung auf diesem Gebiet wird abzuwarten sein. Vielleicht kommt über eine längere Zeit einmal gesamtschweizerisch oder an vielen Orten eine Regelung, wie sie Herr Miville aus vertretbaren Gründen sieht. Dann wäre der Anschluss der SBB selbstverständlich auch möglich. Affolter: Ich finde den Vorstoss von Herrn Miville mehr als berechtigt und bin nicht überzeugt von den Argumenten, die Herr Bundesrat Schlumpf vorgebracht hat. Präsident: Eine Diskussion bei einer Interpellation ist nur möglich, wenn der Antrag gestellt wird und der Rat dies genehmigt. Affolter: Ich verlange Diskussion. Präsident: Es wird der Antrag auf Diskussion gestellt. Wird ein Gegenantrag gestellt? Die Diskussion ist somit eröffnet. Affolter: Ich bin von der Richtigkeit des Vorstosses von Herrn Miville überzeugt. Man mag einwenden, es gehe hier um ein Detail, nämlich nur um die Uebertragbarkeit vereinheitlichter Fahrausweise im Verbundsystem der Nordwestschweiz. Herr Miville hat Recht, wenn er darauf hinweist, dass von diesen Tarifverbänden ganz bedeutsame Impulse in die schweizerische Verkehrslandschaft hinausgehen. Ich habe durch eigene Abklärungen festgestellt, angeleitet durch den Vorstoss Miville, dass sich bis Ende Mai dieses Jahres nicht weniger als 180 000 Nordwestschweizer aus sechs Kantonen für das neue Abonnement des Tarifverbundes interessiert haben. Natürlich sind es hauptsächlich Bewohner beider Basel. Aber es sind darunter auch über 5000 Interessenten aus dem Kanton Solothurn und Tausende von Benutzern aus dem aargauischen Fricktal und dem bernischen Laufental. Es ist also etwas im Entstehen begriffen, das wir nicht einfach mit dem Hinweis auf notwendige Rücksichtnahme auf die gesamtschweizerische Ver-

kehrlandschaft abtun können. Es hat sich herausgestellt, dass bis 80 Prozent dieser Interessenten tatsächlich das verbilligte Monatsabonnement lösen. An den Einnahmen sind die SBB - das muss hier auch noch gesagt werden - nur mit zirka 10 Prozent beteiligt. Die anderen 90 Prozent entfallen auf die Hauptträger, die Basler Verkehrsbetriebe und die Baselland Transport AG. Diese anerkennen die Uebertragbarkeit der Abonnemente, im Gegensatz zu den SBB. Benachteiligt sind vor allem Einwohner aus den Gebieten, die verkehrsmässig zur Hauptsache von den SBB erschlossen sind. Herr Miville erwähnte, dass sich die beteiligten Kantone die Abgeltung dieses Verbundsystems eine schöne Stange Geld kosten lassen. Ich habe diese Aufwendungen zu eruieren versucht; sie werden zumeist zwischen Kantonen und Gemeinden aufgeteilt. Für alle nordwestschweizerischen Kantone macht das die hübsche Summe von 24 Millionen Franken aus. Es muss schon eher «schofel» erscheinen, wenn die SBB nicht einmal das kleine Opfer der Uebertragbarkeit dieser Verbundabonnemente erbringen wollen. Dies umso mehr - Herr Bundesrat Schlumpf -, als sich die SBB als einziger Tarifverbundspartner während der laufenden Versuchsperiode bis 1989 die bisherigen Einnahmen garantieren lassen. Alle anderen Verbundträger haben darauf nicht Anspruch erhoben. Es gilt abzuwägen zwischen den gesamtschweizerischen Rücksichten der SBB auf ihre Streckennetze einerseits und den Impulsen andererseits, die mit diesem Tarifverbund, dieser Einladung zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr, in die Verkehrslandschaft hinausgehen. Die SBB sollten bereit sein, das eher bescheidene Opfer zu bringen. Im Luftreinhaltekonzept des Bundesrates wird auf Seite 60 von den Verkehrs- und Tarifverbänden gesagt, diese seien die logische Ergänzung zum Ausbau und zur Verbesserung der Infrastruktur. Wenn man das wirklich will, sollte man auch alles daran setzen, um ihren Erfolg zu ermöglichen. Ich kann auch namens des Kantons Solothurn und der solothurnischen Kantonsregierung erklären, dass wir mit dem Vorstoss Miville völlig einig gehen und dass man doch die Generaldirektion SBB einladen sollte, eine solche Geste gegenüber diesem grossen Verbundgebiet ernsthaft zu prüfen und dem Anliegen wenn möglich zu entsprechen. Dann wird ein überall verkündetes und auch von den SBB gross plakatiertes Anliegen der Umweltschutzpolitik tatsächlich ernst genommen. Bundesrat Schlumpf: Ich verstehe die Argumentation von Herrn Ständerat Affolter nicht ganz. Entweder sind die SBB nur mit etwa 10 Prozent am Ertrag beteiligt. Dann ist das für den durchschnittlichen Benutzer nicht eine sehr relevante Frage, oder das Opfer, das die SBB zu erbringen hätten, wenn ohne Tarifausgleich das ganze Netz für die unpersonliche Benützung mit diesen Abonnements offenstehen müsste, ist nicht so klein. Da steht ein regionales Netz von einigen 100 Kilometern in Frage. Es ist ein Abonnement, das für die Benützung dieses Netzes gelöst werden und ohne Rücksicht auf den Inhaber zur unpersonlichen Benützung von 3000 Kilometern SBB-Netz berechtigen soll. Wie sollten dann unsere SBB den Zuschlag für ihre eigenen Generalabonnemente von etwa 50 Prozent noch rechtfertigen? Dann müssten wir auch das vereinheitlichen und sagen, die Generalabonnemente der SBB werden zu einem Einheitstarif abgegeben. Es ist nicht einzusehen, weshalb diese Abonnemente des Tarifverbundes für unpersonliche Benützung auf dem SBB-Netz zur Verfügung gestellt werden sollten, umgekehrt die Generalabonnemente der SBB aber nicht. Wenn Sie aber diesen Schritt tun wollen, dann muss als Konsequenz auch das SBB-eigene Generalabonnement zu gleichen Konditionen unpersonlich abgegeben werden; dann stellt sich aber die Frage der Abgeltung. Wer leistet dann die Abgeltung, nämlich der Bund. Seit einigen Monaten ist der Leistungsauftrag 1987 in Kraft und auch das Transportgesetz, das festlegt, dass die Tarifgestaltung Sache der Unternehmungen KTU oder SBB ist und dass

gemeinwirtschaftliche Leistungen, die vom Bund oder von den Kantonen verlangt werden, abzugelten sind. Das ist die

9. Juni 1987 265 Luft-Linienverkehr. Abkommen gültige Regelung; vom Bundesrat zu erwarten, dass er in mehr oder minder nachdrücklicher Form den SBB sagt, sie sollen quasi Kulanzleistungen erbringen, die gegen ihre unternehmerischen Gesichtspunkte gehen, das wäre nicht gute Politik des Bundesrates. Miville: Nachdem Diskussion beschlossen ist, darf ich auch ein paar Worte mehr sagen. Aus der «Iphigenie» ist mir ein Satz in Erinnerung, der heisst: «Du sprichst vergebens viel, um zu versagen; der andere hört von allem nur das Nein.» In diesem Sinne wird man von mir nicht erwarten, dass ich mich von der Antwort befriedigt erkläre. Mir scheint, es sind hier viele Gründe dargetan worden, die zum Teil auch an dem vorbeigehen, was Herr Affolter vorhin in einer für mich überzeugenden Weise ausgeführt hat. Es geht ja nicht darum, dass dieses Tarifverbundabonnement auf dem ganzen Streckennetz der Schweiz gelten soll. Es handelt sich nur um die Strecken innerhalb des Bereiches des Tarifverbundes. Wenn schon Kantone und Gemeinden solche Leistungen erbringen, wie das in diesem konkreten Fall geschieht, so meine ich, dürften auch die SBB eine solche Leistung erbringen, ohne dass gerade von allen möglichen Konsequenzen finanzieller oder abgeltungsmässiger Art die Rede zu sein brauchte. Natürlich braucht es für eine Eisenbahn auch Bremsen. Aber hier scheinen mir die Bremsen am falschen Ort und zu hart betätigt zu werden. Gesagt wird, man müsse auch die Verhältnisse der ganzen Schweiz sehen und die Gleichberechtigung im Auge behalten. So werden vielfach neue Wege verbarrikiert und neue Lösungen verunmöglicht. Was in der ganzen Schweiz - daran zweifle ich nicht - über kurz oder lang Geltung haben wird - denn das ist der Weg, der beschriftet wird -, das muss seinen Anstoss in Regionen finden. Von Regionen müssen die Impulse ausgehen. Deshalb sollten sie unterstützt und nicht blockiert werden. Ich bin nicht nur enttäuscht über die Antwort des Bundesrates, sondern ich bin auch in keiner Weise von ihr befriedigt. Gadiant: Im Anschluss an diese doch persönlich eingefärbte Stellungnahme unseres Kollegen Miville scheint mir ein grundsätzlicher Gedanke am Platze. Man mag mit ihm einiggehen, aber das Argument der unternehmerischen Freiheit, dem Kollege Piller das Wort redete, bleibt im Raum. Wir haben nun seitens des Parlaments zugunsten des öffentlichen Verkehrs mehr als nur Signale gesetzt. Es sind ganz bedeutende Vorausleistungen erbracht worden. Wir haben zudem in Form von Leistungsaufträgen eine sehr interessante Zukunftsperspektive aufgezeigt und den Rahmen gesetzt; gleichzeitig wurden sehr wesentliche Beiträge zur Verbesserung des ganzen Infrastruktursystems beschlossen. Wir müssen nun von den SBB fordern, dass sie im betrieblichen Bereich, in dem sie autonom tätig sein sollen, auch erfolgreich handeln. Das aber setzt just unternehmerischen Freiraum voraus. Nur so ist entsprechende Unternehmensführung im unternehmerischen Bereich gesichert. Es kann nicht in Frage kommen, dass wir bei der ersten Gelegenheit in Missachtung jeglicher Kompetenzordnung unser eigenes Konzept umkrepeln und uns politisch in den autonomen Entscheidungsbereich der Bahn einmischen. Wir werden um diese Diskussion auch bei der Überprüfung des Vollzugs des Leistungsauftrags nicht herumkommen. Wir könnten dann sehr wohl die Antwort hören: Ihr habt uns so und so viele Auflagen gemacht, was erwartet ihr eigentlich von uns? Das will wohl überlegt sein. Ich meine, dass wir aus dieser ganz grundsätzlichen Erwägung heraus besser bei unseren Prinzipien bleiben sollten. Bundesrat Schlumpf: Mir ist, als ich Ständerat Miville hörte, gerade auf das Papier geflossen: Wenn wir auch hier im Ständerat und nicht auf Tauris sind, so schlag' ich doch den weisen Rat nicht einfach in den Wind. Ich denke an Iphigenie und habe eben die

Nutzlosigkeit der weiteren Argumen- tation eingesehen. (Heiterkeit) #ST# 86.044
Luft-Linienverkehr. Abkommen Trafic aérien de ligne. Accords Botschaft und
Beschlussentwurf vom 27. August 1986 (BBI III, 473) Message et projet d'arrêté du 27 août
1986 (FF III, 453) Beschluss des Nationalrates vom 11. März 1987 Décision du Conseil
national du 11 mars 1987 Antrag der Kommission Eintreten und Zustimmung zum
Beschluss des National- rates Proposition de la commission Entrer en matière et adhérer à la
décision du Conseil na- tional Piller, Berichterstatter: Die Schweiz hat bis heute insgesamt
93 bilaterale Luftverkehrsabkommen unterzeichnet. Der Bundesrat beantragt mit der
Botschaft vom 27. August 1986 die Genehmigung weiterer Abkommen mit folgenden Staa-
ten: Mali, Thailand, Paraguay, Bahrein und Albanien. Solche bilateralen Abkommen sollen
unserem Lande im internatio- nalen Luftverkehr eine gute Stellung verschaffen und erhal-
ten. Zurzeit bedient die Swissair 105 Städte in 71 verschiede- nen Ländern auf der ganzen
Welt, und unsere Flughäfen Kloten, Cointrin und Basel-Mülhausen werden von 75 aus-
ländischen Fluggesellschaften angefliegen. Mit den vom Bundesrat vorgeschlagenen
Abkommen soll der Ausbau der internationalen Beziehungen fortgesetzt werden. Zum
Abkommen mit Bahrein ist zu bemerken, dass es keine Bestimmungen über die
Sicherheitsmassnahmen im Luftverkehr enthält. Die Fragen der Sicherheit sind aber in
verschiedenen anderen internationalen Vereinbarungen geregelt und sind auch von Bahrein
unterzeichnet, so dass das bilaterale Abkommen mit diesem Staate unterzeichnet werden
kann. Der Vertrag mit Albanien ist der erste, den dieses Land mit einem westeuropäischen
Staat abschliesst. Es wurden einige Einschränkungen gegenüber den Abkommen mit
anderen Ländern gemacht. Sie können diese Einschränkun- gen auf Seite 8 und 9 der
Botschaft nachlesen. Diese Ein- schränkungen lassen sich nach Aussage des Bundesrates
verantworten. Der Nationalrat stimmte dem Abkommen am 1. März 1987 einstimmig zu.
Ihre Kommission empfiehlt Ihnen, ebenfalls einstimmig, das gleiche zu tun. In den
Beratungen der Kommission wurde noch die Frage aufgeworfen, ob solche Abkommen
nicht zu einer Steige- rung des heute schon kritisierten Fluglärms führe. Diese Frage wurde
vom Bundesrat und der Verwaltung verneint. Dem geordneten Linienflug stehe vielmehr
eine zu starke Bewegung von Kleinflugzeugen gegenüber, deren Anwach- sen in der Zahl
viel grössere Probleme brächten. Diese Tatsache wurde auch vom Vertreter eines
Flughafenkantons bestätigt. Ich bitte Sie, Ihrer Kommission zu folgen und den Bundes-
beschluss anzunehmen. Gesamtberatung - Traitement global du projet Titel und Ingress,
Art. 1 und 2 Titre et préambule, art. 1 et 2 Gesamtabstimmung - Vote sur l'ensemble Für
Annahme des Beschlussentwurfes 27 Stimmen (Einstimmigkeit) An den Bundesrat - Au
Conseil fédéral

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses,
Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali
digitali Interpellation Miville SBB und Tarifverbund Nordwestschweiz Interpellation
Miville Participation des CFF à l'union tarifaire du nord-ouest In Amtliches Bulletin der
Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale
dell'Assemblea federale Jahr 1987 Année Anno Band II Volume Volume Session
Sommersession Session Session d'été Sessione Sessione estiva Rat Ständerat Conseil
Conseil des Etats Consiglio Consiglio degli Stati Sitzung 05 Séance Seduta
Geschäftsnummer 87.316 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 09.06.1987 - 17:00
Date Data Seite 263-265 Page Pagina Ref. No 20 015 631 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.