

Reimann: Ich bedaure es, dass der Bundesrat diese Motion vollumfänglich ablehnt. Zur Beschränkung auf echte Saisonverhältnisse, wie das der erste Teil der Motion verlangt, ist zu sagen, dass zwar zutrifft, was der Bundesrat in seiner Antwort ausführt, nämlich dass die nötigen Bestimmungen in Artikel 18 der Verordnung zum Bundesgesetz über den Aufenthalt und die Niederlassung von Ausländern und in Artikel 11 der Verordnung des Bundesrates zur Begrenzung der Zahl der Ausländer vorhanden sind.

Aber die Durchsetzung dieser Bestimmungen lässt an manchen Orten zu wünschen übrig. So ist vor einiger Zeit bekannt geworden, dass allein im Gastgewerbe im Kanton Graubünden in der Zwischensaison jährlich rund 1500 Saisonierbewilligungen ausgestellt wurden, also eine offensichtliche Abweichung von den angeführten Vorschriften. Es handelt sich hier um Ganzjahresstellen, die nur deshalb mit Saisoniers besetzt werden, weil die Lohnbedingungen mit jenen von Ganzjahresbeschäftigten nicht konkurrieren können. Wir erwarten daher vom Bundesrat, dass er in solchen Fällen die bestehenden Vorschriften konsequent zur Anwendung bringt und unechte Saisonverhältnisse beseitigt.

Das Saisonierstatut darf nicht dazu missbraucht werden, einzelnen Branchen und Betrieben ein Reservoir an Arbeitskräften zu niedrigen Lohnbedingungen zur Verfügung zu stellen. Aus diesen Gründen verlangt die Motion ferner, dass der Bundesrat klare und objektive Kriterien festlegt, welche für den Begriff der saisonalen Tätigkeit massgebend sind, beispielsweise ein bestimmtes Mindestmass an saisonalen Schwankungen. Auf dieses Begehren ist der Bundesrat in seiner Antwort leider nicht eingetreten.

Nach unserer Auffassung gilt es dabei auch zu berücksichtigen, dass saisonale Beschäftigungen zum Teil bei entsprechenden technischen und organisatorischen Vorkehrungen in Ganzjahresbeschäftigungen umgewandelt werden können. Beispielsweise hat die Gewerkschaft Bau und Holz sich dafür ausgesprochen, im Baugewerbe einen saisonalen Charakter nur noch in Höhenlagen von über etwa 800 Metern über Meer anzuerkennen.

Zum zweiten Abschnitt der Motion: Da geht es um die Einhaltung der Kontingentierung bzw. um den Kurzaufenthalt. Definitive Aussagen über die Auswirkungen der neuen Kategorie liegen kaum vor. Interessiert ist vor allem das Gastgewerbe. Die in der Begründung der Motion geäußerten Bedenken bestehen nach wie vor. Das Beispiel Graubünden lässt befürchten, dass die neue Kategorie der Kurzaufenthalter nicht allein für die Überbrückung betrieblicher Engpässe eingesetzt wird, wie dies die Antwort versichert, sondern zur Umgehung der Kontingentierung. Wir sind nach wie vor der Meinung, dass für die Einführung dieser neuen Kategorie kein wirkliches Bedürfnis besteht. Die offizielle Begründung, damit solle der Schwarzarbeit entgegen gewirkt werden, vermag uns nicht zu überzeugen. Wenn man an die 35 000 Arbeitslosen denkt und dazu an die vielen tausend Asylbewerber, deren Gesuche noch immer pendent sind, dann stehen genügend Arbeitskräfte im Lande zur Verfügung, die auch für kurzfristige Bedürfnisse eingesetzt werden können, ohne dass man dafür zusätzliche ausländische Arbeitskräfte rekrutieren und in die Schweiz hereinholen muss.

Wir lehnen die Neuordnung insbesondere deshalb ab, weil sie eine zusätzliche Möglichkeit schafft, ausländische Arbeitskräfte ausserhalb der Kontingentierung hereinzuholen. Dies bedeutet *de facto* eine Umgehung der Stabilisierungspolitik, zu der sich der Bundesrat immer wieder bekannt hat. Wir sind besorgt über die Tendenz vieler Betriebe, ihre Stammbeschaftungen abzubauen und vermehrt Arbeitnehmer nur kurzfristig einzusetzen, so Temporärarbeitnehmer, Arbeitskräfte auf Abruf oder eben die neuen ausländischen Kurzaufenthalter.

Die praktisch täglich neuen Meldungen über Entlassungen und längerfristigen Personalabbau in vielen Betrieben führen zur Beunruhigung vieler Arbeitnehmer in der Schweiz, und zwar sowohl schweizerischer wie ausländischer Arbeitnehmer. Das Interesse der Arbeitnehmer und der Gewerk-

schaften richtet sich daher primär auf eine Erhaltung der bestehenden Arbeitsplätze und gegen einen Abbau ganzjähriger Arbeitsplätze. Die Schaffung einer zusätzlichen Kategorie kurzfristiger ausländischer Arbeitskräfte steht dazu im Widerspruch. Sie verschärft in unnötiger Weise die Spannungen auf dem Arbeitsmarkt. Wir lehnen deshalb diese Neuordnung trotz der Zusicherungen in der bundesrätlichen Antwort nach wie vor ab.

Ich könnte mich allenfalls zu einer Umwandlung des ersten Teils der Motion in ein Postulat bereit erklären. Hingegen muss ich für den zweiten Teil an der Form der Motion festhalten.

Bundesrätin Kopp: Der Bundesrat empfiehlt Ihnen, die Motion Reimann abzulehnen und wersetzt sich einer Umwandlung in ein Postulat. Das Anliegen, das Herr Reimann hier mündlich formuliert hat, ist weitestgehend durch ein Kreisschreiben des Bundesamtes für Ausländerfragen vom 1. November 1983 erfüllt worden. Darin ist insbesondere festgehalten, dass die Saisondauer für jeden einzelnen Betrieb durch das zuständige Arbeitsamt festgelegt wird, wenn es den Entscheid für die Bewilligung erteilt. Im übrigen sind dem Bundesrat keine Missbräuche, die dadurch entstanden wären, bekannt.

Was die Kurzarbeiter angeht, die nur weniger als drei Monate zugelassen sind, ist zu bemerken, dass diese nie der Kontingentierung unterstanden.

Dann möchte ich Sie auch aus formellen Gründen bitten, die Motion abzulehnen. Sie verlangt die Änderung einer Verordnung. Herr Reimann hat selber gesagt, dass es nicht den Artikel 18 angehe, sondern den Artikel 11. Aber nichtsdestotrotz sollte das Parlament nicht mit Motionen die Änderung einer Verordnung verlangen; dies fällt in die Kompetenz des Bundesrates. Ich bin mir zwar bewusst, dass das Parlament schon Sündenfälle begangen hat und der Bundesrat auch, indem er solche Motionen entgegengenommen hat, aber wenn man einen Sündenfall begeht, dann muss er nicht unbedingt wiederholt werden.

Ich möchte Sie also bitten, die Motion abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für Überweisung der Motion	42 Stimmen
Dagegen	88 Stimmen

84.384

Postulat Günter

Differenzierte Tempolimiten

Limitations de vitesse. Différenciation

Wortlaut des Postulates vom 21. März 1984

Ist der Bundesrat bereit, die Einführung einer differenzierten Tempolimiten zu prüfen, wenn damit die Einführung der Katalysatoren für Motorfahrzeuge stark beschleunigt werden könnte? Gedacht ist an die Einführung von Tempo 100/80 spätestens im Zeitpunkt der allgemeinen Einführung des bleifreien Benzins für alle Motorfahrzeuge, welche nicht mit Katalysatoren ausgerüstet sind.

Texte du postulat du 21 mars 1984

Le Conseil fédéral est-il disposé à examiner l'instauration de limitations de vitesse différenciées, si cela permettait d'introduire beaucoup plus rapidement l'utilisation de catalyseurs pour les véhicules à moteur? Au plus tard au moment où l'essence sans plomb sera d'un usage courant, la vitesse devrait être limitée à 100 et à 80 km/h pour tous les véhicules qui ne sont pas équipés d'un catalyseur.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Biel, Dünki, Maeder-Appenzell, Weber Monika, Zwygart (5)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Persönlich befürworte ich die sofortige Einführung von Tempo 100/80 nicht nur aus Umweltschutzgründen, sondern auch wegen der Verkehrssicherheit, der Beruhigung des Verkehrsablaufes und der zunehmenden Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel.

Auf der anderen Seite ist der politische Widerstand gegen Tempo 100 trotz erwiesenem Nutzen für unsere Wälder leider so stark, dass sogar die Landesregierung am Entscheid gehindert wurde.

Die langfristige Lösung unserer Verkehrsprobleme wird nur mit weniger Individualverkehr (Auto) und mehr öffentlichen Transporten erreichbar sein. Die Umstellung dauert aber trotz höchstem Einsatz aller Umweltkreise, welche alle dienlichen Massnahmen stützen, voraussichtlich noch viele Jahre.

Die Situation unserer Wälder ist aber derart schwerwiegend – und verschlechtert sich noch täglich in grossem Ausmass –, dass raschestens Massnahmen ergriffen werden müssen. Dabei muss auch auf die Mithilfe der Automobilisten wenigstens zum Teil gezählt werden können. Die rasche Einführung der Katalysatoren für alle dafür geeigneten Motorfahrzeuge bringt eine technisch mögliche, rasche Entlastung der Umwelt. Aus finanziellen Gründen wird es aber nie möglich sein (und auch nicht wünschbar), dass der Staat die Kosten der Katalysatoren übernimmt. Tempo 100/80 wurde von verschiedenen Kreisen vorgeschlagen, weil damit der Ausstoss an Schadstoffen erheblich gesenkt werden kann. Dieser Grund für die Tempolimite fällt bei Autos mit Abgaskatalysatoren dahin. Es liesse sich daher begründen, diese Wagen wieder mit den alten Limiten 130/100 fahren zu lassen.

Der Postulant verhehlt nicht, dass er an sich ein ungutes Gefühl bei der vorgeschlagenen Ungleichheit hat. Es lässt sich aber nicht bestreiten, dass damit die Einführung der Katalysatoren ohne Kosten für den Staat vermutlich enorm beschleunigt würde. Ein derartiger Anreiz liesse sich daher im Interesse der Umwelt zumindest für eine Übergangszeit bis zum Wirken der längerfristigen Massnahmen (siehe oben) vertreten. Bezüglich der Kontrolle sei darauf hingewiesen, dass sich das Problem ähnlich stellt, wie heute bei den Wagen, die zum Beispiel wegen Spikesreifen Tempobeschränkungen unterworfen sind.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 16. Mai 1984

Rapport écrit du Conseil fédéral du 16 mai 1984

1. Mit Beschluss vom 12. März 1984 hat der Bundesrat das Departement des Innern beauftragt, ein Vernehmlassungsverfahren über die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen und Ausserortsstrassen auf 100 bzw. 80 km/h durchzuführen. Der definitive Entscheid über Tempo 100/80 soll nach Auswertung der Vernehmlassungen gefällt werden.

2. Der Bundesrat hat die vom Postulanten vorgeschlagene Einführung von differenzierten allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten für Fahrzeuge mit und ohne Katalysatoren bereits geprüft. Er teilt nicht nur das ungute Gefühl des Postulanten selbst, sondern hält den Vorschlag zudem aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Kontrolle als nicht verantwortbar.

a. Ziel der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen und Ausserortsstrassen ist es, den Verkehrsablauf gleichmässiger zu gestalten. Durch Untersuchungen wurde erhärtet, dass vor Einführung der heutigen Tempolimiten Unfälle insbesondere auf grosse Geschwindigkeitsdifferenzen zurückzuführen waren und durch die Vereinheitlichung der Geschwindigkeiten auf Autobahnen (130 km/h) und gut ausgebauten Ausserortsstrassen (100 km/h) die Verkehrssicherheit beträchtlich erhöht werden konnte. Der Vorschlag des Postulanten würde – bei einer allfälligen Einführung von

Tempo 100/80 – innerhalb der gleichen Fahrzeugkategorie eine wesentliche Geschwindigkeitsdifferenzierung schaffen (z. B. auf Autobahnen 100 km/h für Personenwagen ohne Katalysator und 130 km/h für Personenwagen mit Katalysator) und dadurch die Gefahr vermehrter und schwerer Unfälle schaffen, was nicht verantwortet werden kann.

Ferner sprechen psychologische Gründe gegen unterschiedliche Tempolimiten. Der durchschnittliche Automobilist wird es kaum verstehen, dass er auf gleicher Strasse und bei gleichen Verkehrsverhältnissen langsamer fahren müsste als andere. Dies um so weniger, als Personenwagen mit und ohne Katalysator zeitlich nebeneinander in der Schweiz rechtmässig zum Verkehr zugelassen wären. Der Vorschlag müsste sich sowohl auf den Einhaltunggrad als auch auf das Verkehrsklima negativ auswirken.

b. Unterschiedliche Tempolimiten im Sinne des Postulanten erschweren schliesslich die Kontrolle unzumutbar. Insbesondere bei Radarkontrollen auf Autobahnen könnte die Polizei die weissen und die schwarzen «Schafe» erst nach deren Anhalten unterscheiden. Dies würde nicht nur die zu Recht mit höherer Geschwindigkeit fahrenden Automobilisten verärgern, sondern längerfristig auch die Bereitschaft der Polizei zur Durchführung solcher Kontrollen herabsetzen. Das vom Postulanten angeführte Beispiel der Geschwindigkeitskontrollen der Fahrzeuge mit Spikesreifen ist nicht aussagekräftig, denn diese dürfen auf Autobahnen und Autostrassen nicht benützt und nur in den Wintermonaten verwendet werden.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

Präsident: Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen. Damit ist gemäss Ratsreglement die Diskussion offen.

Günter: Ich habe den Bundesrat ersucht, den Vorschlag über differenzierte Tempolimiten zu prüfen, nicht einzuführen. Dabei ginge es darum, das Tempo 100 einzuführen, aber für diejenigen Automobilisten, die einen Wagen mit Katalysator fahren, wieder aufzuheben. Sie kennen mich gut genug, um zu wissen, dass ich selber ein Befürworter von Tempo 100 bin, und zwar nicht nur aus umweltpolitischen Gründen, sondern auch wegen der Verkehrssicherheit und der Verkehrsberuhigung. Aber auch wir als allergrösste Puristen müssen angesichts des Ernstes der Lage beginnen, Kompromisse zu machen, einfach damit rasch irgend etwas geschieht.

Wir sind überzeugt, dass das differenzierte Tempo 100 eine der Massnahmen wäre, die ohne Kosten für den Staat rasch eingeführt werden könnte und der schnelleren Durchsetzung des Katalysators dienen würde. Wir sind uns auch bewusst, dass der Katalysator nicht die definitive Lösung ist, sondern nur eine Symptombekämpfung. Aber bei schwerkranken Patienten muss man manchmal auch Symptombekämpfung betreiben, einfach, um sie solange am Leben zu erhalten, bis die wirklich ursächlich wirkenden Behandlungen zum Greifen kommen können. Jetzt haben wir im Bereich der Umwelt genau dieselbe Situation. Wir müssen uns etwas Luft schaffen, damit die Massnahmen, die wir jetzt hoffentlich beschliessen werden, endlich greifen können.

Ich bin überzeugt, dass ein derartiges Zückerchen für unsere enragierten Automobilisten, die noch gar nichts begriffen haben, dazu beitragen könnte, den Rückgang der Stickstoffoxide zumindest einzuleiten.

Der Bundesrat lehnt den Vorstoss ab mit der Begründung, dass zwei verschiedene Tempos auf der Autobahn zu Sicherheitsproblemen führten. Ich muss den Bundesrat darauf aufmerksam machen, dass wir natürlich schon heute verschiedene Tempoeinschränkungen haben (Lastwagen, Busse). Es steht überall geschrieben, dass man auf der rechten Spur der Autobahn 80 bis 100 km/h fahren sollte und links allenfalls schneller, solange es möglich ist. Wir

haben also bereits zwei verschiedene Tempobereiche, und in einen dieser Bereiche würde sich die neue Massnahme tadellos einfügen. Ich mache auch darauf aufmerksam, dass die Limite von 130 km/h, die in meinem Postulat erwähnt war, dem damaligen Zustand (März 1984) entsprach. Heute könnte aber natürlich die obere Grenze durchaus auch bei 120 km/h festgesetzt werden.

Es wird vom Bundesrat auch ausgeführt, man könnte das gar nicht überprüfen. Frau Kopp, man könnte das sehr leicht überprüfen. Man muss den Radar nur auf 100 einstellen, und bevor man die Busse verschickt, in einem Verzeichnis kontrollieren, ob der Wagen einen Katalysator besitzt. Wenn er einen Katalysator hat, verschickt man die Busse eben nicht, wenn er 120 km/h gefahren ist. Das ist nämlich immer noch billiger für den Staat als die Lösung, die wir jetzt vorsehen. Heute werden nämlich in vielen Kantonen die Katalysatoren verbilligt, und zwar über die Autosteuer. Und da denkt man, das zahle der Autofahrer. Wenn Sie das aber aus der Gesamtschau des Kantons betrachten, sehen Sie, dass letztlich der Steuerzahler den Katalysator bezahlen wird. Ich frage mich, ob es richtig ist, dass derjenige, der kein Auto hat oder es wenig benützt, denjenigen den Katalysator bezahlt, die nicht begreifen wollen, dass man sie einführen sollte.

Nach unserem System werden gerade diejenigen Automobilisten, die sich am meisten gegen Umweltmassnahmen wehren, als erste mithelfen. Damit könnte eine Lawine – und zwar eine positive Lawine – ausgelöst werden.

Ich mache Sie noch darauf aufmerksam, dass die Diskussion in Deutschland inzwischen sehr stark in Gang gekommen ist. Die Antwort des Bundesrates stammt ja noch von Ihrem Vorgänger. Damals hat man im Ausland diese Frage nicht diskutiert. Inzwischen wird sie in Deutschland ernsthaft diskutiert, und in Holland steht sie schon beinahe vor der Realisierung. Die internationale Situation ist heute so, dass der Bundesrat ohne Prestigeverlust das Postulat zumindest zur Prüfung entgegennehmen kann. Gerade die umliegenden Länder haben nämlich noch mehr Finanzprobleme als der Bund, und je länger, desto weniger werden es sich die Regierungen leisten können, den Automobilisten den Katalysator zu bezahlen. Wir sollten dieses Geld viel besser dafür verwenden, andere Umweltmassnahmen durchzuführen, die wirklich nur der Staat befehlen, anordnen und durchführen kann.

Noch eine Einschränkung: Dieser Zustand sollte natürlich nicht ewig dauern. Der Vorschlag des differenzierten Tempos 100 gilt nur genau so lange, bis das Obligatorium für Katalysatoren in Kraft ist, d. h. bis ein Grossteil der Wagen den Katalysator auch aus gesetzlichen Gründen haben muss. Wir wollen einfach die Einführungsphase etwas beschleunigen, und das ist der billigste Weg dazu. Es ist mit Sicherheit ein wirksamer und auch ein dynamischer Weg. Viele Bürger haben jetzt Angst vor der Verordnungsflut, die wir auf sie zukommen lassen müssen, um die Umwelt zu schützen. Hier hätten wir eine Möglichkeit, dass der Bürger, der aus irgendwelchen merkwürdigen Gründen sehr daran hängt, etwas schneller fahren zu können, dies tun kann, indem er im Sinne des Schutzes unserer Umwelt eine Vorleistung erbringt. Ich möchte Sie ersuchen, dem Postulat zuzustimmen.

Bundesrätin Kopp: Ich glaube, Sie nehmen es mir ab, dass ich sicher alle Massnahmen unterstützen werde, die dazu führen, dass eine rasche Umrüstung unserer Autos auf Katalysatoren erfolgen kann.

Ich habe auch eine gewisse Sympathie für den Vorstoss von Herrn Günter. Ich habe mich vor einigen Monaten, als ich noch Mitglied Ihres Rates war, mit derselben Frage beschäftigt; ich habe den Vorstoss aber nicht eingereicht, und zwar aus den Überlegungen, die Sie jetzt in der bundesrätlichen Antwort finden und die zum Antrag führen, das Postulat von Herrn Günter abzulehnen.

Sympathisch an diesem Vorschlag ist, dass er einen freiwilligen Anreiz bietet, umzusteigen, und nicht ein Gebot; ein Prinzip, das wir im Umweltschutz sicher vermehrt beachten

müssen. Hingegen wird auch Herr Günter nicht abstreiten können, dass die seinerzeitige Vereinheitlichung der Tempovorschriften zu einer Reduktion der Unfälle geführt und damit die Verkehrssicherheit gehoben hat, ein Anliegen, das wir selbstverständlich auch im Auge behalten müssen.

Die Kontrolle der Durchführung würde ausserordentlich schwierig und wäre mit einem hohen Aufwand verbunden, auch wenn wir die Kontrolle so durchführten, wie das Herr Günter vorgeschlagen hat. Wenn wir die Kontrolle auf den Autobahnen und auf den Autostrassen fliegend durchführten, dann würde das zu einer Verärgerung der Automobilisten führen, und, was schlimmer ist, die Polizei würde sich der Durchführung nicht in dem Masse annehmen, wie dies an sich der Fall sein sollte. Alles in allem meine ich, dass der Vorschlag zwar eine Idee beinhaltet, die an sich richtig ist – die Beschleunigung der Einführung der Katalysatoren –, dass aber die Nachteile, die damit verbunden sind, überwiegen.

Ich bitte Sie im Namen des Bundesrates, das Postulat abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für Überweisung des Postulates
Dagegen

28 Stimmen
76 Stimmen

83.378

Motion Christinat

Strafbare Handlungen gegen die Sittlichkeit.

Revision des Strafgesetzbuches

Infractions contre les mœurs.

Révision du code pénal

Wortlaut der Motion vom 16. März 1983

Der Bundesrat wird ersucht:

1. eine Änderung des Strafgesetzbuches vorzubereiten, die den Begriff der erschwerenden Umstände für die Fälle einführt, in denen Notzucht von einer Bande begangen wird;
2. die bandenmässige Begehung für alle Artikel vorzusehen, die strafbare Handlungen gegen die Sittlichkeit betreffen.

Texte de la motion du 16 mars 1983

Le Conseil fédéral est prié:

1. D'envisager la modification du code pénal afin d'introduire la notion de circonstances aggravantes pour les viols commis par des individus agissant en bande;
2. D'étendre cette notion de bande à tous les articles du titre cinquième qui se rapportent aux infractions contre les mœurs.

Mitunterzeichner – Cosignataires: (Akeret), Ammann-Saint-Gall, Aregger, Aubry, Auer, (Bacchiarini, Baechtold, Barchi, Barras, Biderbost), Biel, Blunschy, Borel, Bratschi, Brélaz, Bundi, (de Capitani), Carobbio, Cevey, Cotti Gianfranco, Couchepin, Coutau, (Crevoisier, Dafflon), Darbellay, (Delamuraz), Deneys, Dirren, Dupont, Eggenberg-Thoune, Eppenberger-Nesslau, Flubacher, (Forel, Füg), Gautier, Gehler, (Gerwig, Girard), Gloor, Herczog, Hofmann, Houmard, Hubacher, (Huggenberger), Iten, Jaeger, Jaggi, Jeaneret, (Jelmini, Jost, Kaufmann), Keller, (Kloter, Kopp, Kunz, Linder, Loetscher), Longet, Magnin, Martignoni, Martin, Mascarin, Massy, (Morel), Morf, (Müller-Lucerne), Müller-Argovie, Neukomm, Oehen, Oester, Ogi, (Pedrazzini), Petitpierre, Pini, (Räz), Renschler, (Ribi), Robbiani, Röthlin, (Roy), Rubi, Ruffy, Rüttimann, (Schalcher), Schmid, Schüle, Segmüller, Soldini, (Spiess, Spreng), Steinegger, (Teuscher), Thévoz, (Tochon), Uchtenhagen, Vannay, Wagner, Weber Monika, (Wilhelm), Wyss, (Ziegler-Genève) (101)

Postulat Günter Differenzierte Tempolimiten

Postulat Günter Limitations de vitesse. Différenciation

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.384
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.12.1984 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1899-1901
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 983

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.