

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann-St. Gallen, Bäumlin, Bühler-Tschappina, Dünki, Grendelmeier, Günter, Gurtner, Jaeger, Longet, Mauch, Müller-Bachs, Neukomm, Oehen, Oester, Ott, Rebeaud, Renschler, Robert, Soldini, Stappung, Uchtenhagen, Weber Monika, Weder-Basel, Zwygart (24)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Ein beträchtlicher Teil unseres Strassennetzes, vor allem in Berg- und Hügelregionen, ist für die EG-Normbreite von 2,5 m nicht geeignet. Auch in zahlreichen Dörfern und Städten ist der zur Verfügung stehende Strassenraum begrenzt und kann der Siedlungsstruktur wegen oft gar nicht erweitert werden.

Fussgänger und Zweiradfahrer werden durch breitere Fahrzeuge noch mehr gefährdet.

Der Strassenschwerverkehr würde mit den 2,5 m breiten Fahrzeugen noch attraktiver. Die aus umweltpolitischen Gründen notwendige Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene würde verzögert.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 20. Februar 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 20 février 1985

Die Ausmasse und Gewichte der Motorfahrzeuge und ihrer Anhänger sind in Artikel 9 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr, SVG (SR 741.01), geregelt. Die Festsetzung der zulässigen Höchstbreite ist folglich nicht Sache des Bundesrates, sondern des Parlaments.

Am 20. Juni 1980 hat der Nationalrat das Postulat Müller-Balsthal angenommen, worin der Bundesrat ersucht wird, dem Parlament eine Teilrevision des SVG zu unterbreiten, mit der die Höchstbreite für Last- und Gesellschaftswagen auf 2,50 m angesetzt werde. Die Erfüllung dieses Auftrages wurde kürzlich an die Hand genommen: Im Auftrag des Bundesrates hat das EJPD in der zweiten Hälfte 1984 bei Kantonen und interessierten Verbänden eine Vernehmlassung zu einer Teilrevision des SVG und dabei u.a. auch zu dieser Frage durchgeführt. Es ist nicht angebracht, das Revisionsverfahren nach durchgeführter Vernehmlassung abzubrechen. Der Bundesrat wird daher die Eidgenössischen Räte zu gegebener Zeit über das Ergebnis dieser Vernehmlassung orientieren und Antrag stellen.

Bei dieser Sachlage und auch aus Kompetenzgründen kann der Bundesrat das Postulat nicht entgegennehmen.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat empfiehlt, das Postulat abzulehnen.

Maeder-Appenzell: Die Antwort des Bundesrates auf mein Postulat ist einleuchtend. Die Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes ist im Gang.

Ich möchte aber die Gelegenheit benützen, einen allfälligen Antrag des Bundesrates auf 2.50 m Breite jetzt schon zu bekämpfen. Die generelle Zulassung von 2.50 m breiten Fahrzeugen würde ein letztes Hindernis wegräumen und vor allem im voralpinen und alpinen Gebiet einen grossen Druck auf das Strassennetz ausüben und damit einen neuen Strassenverbreiterungsboom auslösen. Vor allem Fussgänger und Velofahrer sind von immer breiteren Wagen bedroht.

Bundesrätin Kopp: Es hat wenig Sinn, dieses Postulat jetzt entgegenzunehmen; denn Sie werden anlässlich der Behandlung des revidierten Strassenverkehrsgesetzes Gelegenheit haben, zu dem Anliegen von Herrn Maeder Stellung zu nehmen. Ich darf Sie einfach darauf hinweisen, dass es Ihr Rat war, der dem Bundesrat ein Postulat überwiesen hat, die Zulassungsbreite für Lastwagen neu zu prüfen. Aber ich meine, dass es keinen Sinn hat, diese Frage nun hier auszusprechen.

Ich beantrage Ihnen deshalb Ablehnung des Postulates.

Abstimmung – Vote

Für die Ueberweisung des Postulates	32 Stimmen
Dagegen	42 Stimmen

85.415

Motion Günter

Waldsterben. Sanierung der Altwagen

Dépérissement des forêts.

Voitures déjà en circulation

Wortlaut der Motion vom 22. März 1985

Der Bundesrat wird ersucht, ein Massnahmenpaket vorzuschlagen, wie die zur Zeit im Verkehr befindlichen Wagen möglichst rasch bezüglich der Emissionswerte saniert werden können.

Dieses Paket soll u. a. enthalten:

1. Stufenweise verschärfte Vorschriften über die Abgaswerte für alle bereits im Verkehr stehenden Motorfahrzeuge,
2. Vorschläge für gezielte Ausserkraftsetzung von überalterten Wagen («Ausmerzaktion»).

Texte de la motion du 22 mars 1985

Le Conseil fédéral est chargé de proposer une série de mesures visant à réduire le plus rapidement possible les valeurs-limites applicables aux gaz d'échappement pour les voitures qui se trouvent actuellement en circulation.

Parmi ces mesures, on prévoira notamment:

1. Des prescriptions progressivement plus sévères concernant les gaz d'échappement pour toutes les voitures qui sont déjà en circulation;
2. Des propositions en vue de retirer systématiquement de la circulation les véhicules d'un modèle trop ancien («Campagnes d'élimination»).

Mitunterzeichner – Cosignataires: Dünki, Grendelmeier, Jaeger, Maeder-Appenzell, Oester, Weber Monika, Weder-Basel, Zwygart (8)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Einführung des Katalysators bei Neuwagen schreitet zügig voran. Steueranreize tragen zum rasch wachsenden Interesse bei. Die Termine für ein Obligatorium werden in Bälde festgelegt.

Dieses Obligatorium bringt aber nur teilweise die Wirkung auf das Waldsterben, die von ihm erwartet wird, wenn nicht gleichzeitig Sanierungsmassnahmen für den bereits in Betrieb stehenden Wagenpark vorgesehen werden. Zwei Massnahmen scheinen besonders dringend:

a. Härtere Vorschriften auch für diese Wagenkategorie. Dabei wäre möglicherweise ein Vorgehen mit schrittweiser Senkung der Grenzwerte vernünftiger als ein bereits definitiv angesetzter tiefer Grenzwert, der erst nach einer langen Uebergangsfrist wirksam wird. Die kommende Vorschrift für die jährliche Abgasprüfung erleichtert die Einführung der vorgeschlagenen Massnahme, da der Automobilist nicht noch zusätzlich zu neuen Kontrollen hiefür aufgeboten werden muss.

b. Als flankierende Massnahme sollte eine Prämie für ausser Verkehr gesetzte Wagen vorgesehen werden. Unserer Ansicht nach kann der Betrag aus den Erträgen des Treibstoffzolls entrichtet werden, da er ja direkt dem Automobilverkehr dient.

Die Kombination beider Massnahmen wird bewirken, dass der Automobilist angeregt wird, dass er a. entweder den betriebenen Wagen saniert (es sind laufend bessere Nachrüstungspakete nun lieferbar)

b. oder den alten Wagen abstösst und einen neuen Wagen mit tiefen Abgaswerten erwirbt.

Ohne umfassendes Massnahmepaket – und dazu gehören vordringlich die Massnahmen im Sinne des obigen Vorstosses – fällt sonst der Markt auseinander in eine Bevölkerungsgruppe, welche sich Katalysatorwagen leistet und leisten kann, und eine zweite Gruppe, welche mit den billigen umweltschädlichen Altwagen möglichst lange weiterfährt. Diese Entwicklung gilt es sicher zu verhindern. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind daher wichtige Bestandteile eines Gesamtprogrammes zur Hilfe an die vergiftete Umwelt und insbesondere an die leider noch ständig zunehmend kränkeren Wälder.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 10. Juni 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 10 juin 1985

1. Motorfahrzeuge haben grundsätzlich den zum Zeitpunkt ihrer ersten Inverkehrsetzung geltenden Vorschriften zu entsprechen. Sie sind in ihrem Konzept auf den damaligen technischen Stand ausgerichtet und können mehrheitlich nachträglich nicht ohne weiteres auf strengere Abgasvorschriften abgeändert werden.

Anders wäre die Situation, wenn ein allgemein anwendbares Verfahren gefunden würde, das eine Verbesserung des Abgasverhaltens bewirkt. Ein solches ist aber bisher nicht bekannt. Die immer wieder angepriesenen «Abgas-Verbesserungsgeräte» unterschiedlichster Art haben sich bisher als untauglich erwiesen, weshalb die Einführung von strengeren Abgasvorschriften für im Verkehr stehende Fahrzeuge als nicht durchführbar beurteilt wird.

Bei der vorgesehenen obligatorischen Abgaswartung soll der Fahrzeughalter verpflichtet werden, die abgasrelevanten Teile des Motors seines Fahrzeuges alljährlich nach den Herstellerangaben warten und einstellen zu lassen. Damit wird erreicht, dass die Motoren während der ganzen Lebensdauer des Fahrzeugs nicht mehr Schadstoffe ausstossen als anlässlich der Abgastypenprüfung. Die im Leerlauf vorgenommenen Abgasmessungen dienen zu Einstell- und Kontrollzwecken und können deshalb nicht als Basis für strengere Abgasvorschriften für im Verkehr befindliche Fahrzeuge dienen.

Das Bundesamt für Polizeiwesen (BAP) verfolgt weiterhin mit grossem Interesse alle Möglichkeiten zur nachträglichen Verbesserung des Abgasverhaltens bei im Verkehr stehenden Fahrzeugen. Falls ein Verfahren gefunden wird, das allgemein anwendbar und mit vertretbarem Aufwand eine spürbare Verbesserung des Abgasverhaltens bei allen Fahrzeugen bewirkt, wird der Bundesrat die Sachlage neu beurteilen. So besteht schon heute die Möglichkeit, bestimmte Fahrzeugtypen, nämlich solche, welche mit bleifreiem Benzin betrieben werden können, mit Katalysatoren nachzurüsten (vereinfachte Zulassung gemäss den Weisungen des Eidg. Justiz- und Polizeidepartementes (EJPD) vom 4. März 1985).

2. Der Bundesrat ist überzeugt, dass Katalysator-Fahrzeuge infolge der bereits eingeleiteten Massnahmen eine rasche Verbreitung finden werden. So hat er in seinem Schreiben vom 27. Februar 1985 den Kantonsregierungen Steuererleichterungen für schadstoffarme Fahrzeuge, welche nachweisbar die Abgasvorschriften der USA 1983/84 erfüllen, empfohlen und auch auf die Möglichkeit hingewiesen, ältere Fahrzeuge steuerlich mehr zu belasten. Ausserdem hat das Parlament mit Bundesbeschluss vom 22. März 1985 eine Differenzierung des Treibstoffzolles zugunsten des unverbleiten Benzins beschlossen, was ebenso wie das gesteigerte Umweltbewusstsein der Bürger zu einem vermehrten Absatz an schadstoffarmen Fahrzeugen beitragen wird.

Dagegen hält der Bundesrat den Nutzen von Aktionen zur Ausserkraftsetzung von überalterten Wagen durch finanzielle Anreize gemessen an den Kosten für gering. Wenn solche Aktionen greifen sollen, sind sie mit immensen Kosten verbunden, um so mehr als die ausrangierten Fahrzeuge nicht sinnvoll verwertet werden können.

Die Verwendung der Treibstoffzollerträge ist durch das

Treibstoffzollgesetz vom 22. März 1985 geregelt. Eine Verwendung dieser Gelder im vorgeschlagenen Sinn ist dabei nicht vorgesehen.

Nicht ausser acht gelassen werden darf bei solchen Ueberlegungen auch die Umweltbelastung durch den Primärenergiebedarf und den Rohmaterialverschleiss bei der Herstellung von Neuwagen sowie die zusätzliche Umweltbelastung durch die vermehrte Verschrottung von noch gebrauchsfähigen Altwagen.

Positive Auswirkungen auf die Luftqualität erwartet der Bundesrat eher von der vorgesehenen Abgas-Wartungsverpflichtung der Fahrzeughalter. Nebst dem eigentlichen Ziel der regelmässigen Wartung und der korrekten Einstellung der Fahrzeuge dürften auch – als Nebeneffekt – vermehrt alte, schlecht unterhaltene Fahrzeuge, die früher oft noch bis zur nächsten periodischen Kontrolle «ausgefahren» wurden, vorzeitig ersetzt werden.

Zudem kann die Motion auch aus rechtlichen Gründen nicht als solche entgegengenommen werden. Eine Motion kann den Bundesrat nur beauftragen, in bestimmter Richtung einen Gesetzes- oder Beschlussesentwurf vorzulegen. Der Erlass von Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Motorwagen fällt indessen nach Artikel 8 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr (SR 741.01) in die Zuständigkeit des Bundesrates. Wo der Gesetzgeber den Bundesrat zur Rechtsetzung ermächtigt, also im delegierten Rechtsetzungsbereich, können dem Bundesrat auf dem Wege einer Motion nicht verbindliche Gesetzgebungsaufträge erteilt werden.

Die Motion ist aus den genannten Gründen abzulehnen.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

Günter: Wir haben heute morgen das Thema aufgegriffen. Es geht um die Frage: Was können wir noch mehr für unsere Umwelt tun? Wir haben Vorschriften für die neuen Automobile, die ab diesem Herbst greifen und im Herbst 1987 noch einmal verschärft werden. Was uns fehlt, das sind Massnahmen, die im Zusammenhang mit den Altwagen Abhilfe schaffen. Wir haben vorhin davon gesprochen, dass wir zwar die jährliche Abgaskontrolle haben, aber es bleibt noch darauf hinzuweisen, dass man die Wagen bei diesen Abgaskontrollen im Prinzip nur einstellt, wie es der Hersteller verlangt: Als Mass wird der CO-Ausstoss genommen. Es werden aber diejenigen Stoffe, deren Fehlen für den Wald wichtig ist, nämlich die Stickoxide, in der Regel nicht gemessen, wenn es sich nicht um eine ganz fortschrittliche und sehr aufwendig eingerichtete Garage handelt. Die Massnahme der regelmässigen Kontrolle bringt daher allein relativ wenig.

Wir müssen damit rechnen, dass, wenn bei den Neuwagen die Katalysatoren obligatorisch werden, vor allem aus Kostengründen länger mit den alten Kleinwagen gefahren wird.

Es gilt daher dringlich zu überlegen, was wir betreffend Altwagen vornehmen können. Auch dort sind verschärfte Vorschriften am Platz.

Eine Möglichkeit des Eingreifens läge im Bereich von Temporeduktionen. Sie haben es heute morgen zum x-ten Male abgelehnt, weiter als der Beschluss des Bundesrates zu gehen. Das fällt also im Moment weg. Es bleibt uns somit nur noch übrig, stufenweise strengere Vorschriften über die Ausrüstung von Altwagen zu erlassen oder eine «Ausmerzaktion» durchzuführen, indem jeder, der auf sein altes Fahrzeug verzichtet, eine Prämie erhält. Diese Prämie wäre meiner Ansicht nach aus dem Strassenanteil des Benzinzollzuschlages zu entrichten!

Der Bundesrat begründet die Ablehnung meiner Motion damit, dass der Katalysator – neben der jährlichen Abgaskontrolle – im Prinzip genüge. Wenn ich die Verkaufsentwicklung beim Katalysator-Wagen betrachte, zweifle ich daran, dass diese Ansicht stimmt! Es wird auch bei für die Automobilindustrie optimalen Verkaufszahlen lange gehen,

bis sich eine merkbare Besserung der Luftverschmutzung einstellt.

Das zweite Argument des Bundesrates gegen diese Motion: Er ist der Meinung, dass sie in seinen Rechtssetzungsbe- reich eingreift. Ich bin der Meinung, dass der Bundesrat, wenn er das so versteht, die Motion zumindest als Postulat übernehmen müsste. Denn ich halte es nicht für verantwort- bar, nur einen Teil des Automobilmarktes zu reglementieren. Wir provozieren damit möglicherweise eine ungewollte, fal- sche Entwicklung, eben eine Spaltung des Marktes unter diejenigen, die sich teure neue Wagen leisten können, und diejenigen, die aus Kostengründen mit ihren alten herum- fahren müssen, weil sie sich die anderen nicht leisten kön- nen. Wir dürfen nicht einfach über das Problem hinwegge- hen, weil es relativ kompliziert ist, viele betrifft oder uns politisch nicht passt.

Wir müssen eine ganzheitliche Regelung treffen. Dazu gehört, dass wir von unserem Rat her weitere Massnahmen für den Altwagenbereich vorsehen. Das heisst: Wir dürfen uns mit der jährlichen Abgaskontrolle allein nicht zufrieden geben!

Ich bitte Sie, meinen Vorstoss zu überweisen, um eine globale Regelung sicherzustellen. Wenn mir der Bundesrat erklärt, dass er diese Probleme ernsthaft prüft, vermag ich der Ueberweisung in Form eines Postulates zuzustimmen. Mir geht es nicht um einen Machtkampf, nicht darum, wer was zu sagen hat. Weil mir sehr an der Sache liegt, möchte ich vermeiden, dass daraus eine Prestigefrage gemacht wird.

Ich bitte Sie, den Vorstoss zu unterstützen, und den Bundes- rat bitte ich dringend, sich doch noch einmal zu überlegen, ob wir es wirklich verantworten können, den Altwagenmarkt wie bisher zu belassen. Wenn wir nämlich in zwei, drei Jahren feststellen, dass wir ihn nicht so hätten belassen sollen, ist es für die Gesetzesarbeit eindeutig zu spät. Wollen wir in zwei, drei Jahren etwas Griffiges haben, müssen wir jetzt handeln!

Bundesrätin Kopp: Herr Günter hat tatsächlich ein Problem aufgegriffen: Die Altwagen, die jetzt noch in Zirkulation sind, bereiten auch uns Sorgen. Wenn wir eine Methode oder ein System hätten, das zuverlässig bei den Altwagen zu einer Reduktion der Schadstoffe führte, würde ich dem Bundesrat noch heute beantragen, es einzuführen. Aber ein solches Wundermittel gibt es leider nicht. Ich muss Sie darauf auf- merksam machen, dass es keinen Sinn hat, Vorschriften zu erlassen, die nicht durchführbar sind.

Bei den Neuwagen, die einer Typenprüfung unterzogen werden können, ist die Sache sehr einfach. Bei den Altwagen, die zum Teil nicht einmal einer Typenprüfung unterzo- gen wurden, als sie in Verkehr gesetzt wurden, ist die Sache aber ausserordentlich schwierig. Das Festlegen von strengeren Abgasvorschriften für Altwagen, die auf so unterschied- lichem Niveau sind, ist problematisch, denn Sie müssten praktisch für jeden Jahrgang und jede Marke etwas Speziel- les einführen, mindestens für alle Wagen, die keine Typen- prüfung bestanden haben. Das ist die Schwierigkeit. Ich habe bereits darauf hingewiesen: Wenn es ein Gerät gäbe, das bei allen Fahrzeugen eingebaut werden könnte und zu einer Reduktion des Schadstoffausstosses führte, dann wür- den wir diese Möglichkeit selbstverständlich ernsthaft prüfen.

Es gäbe ein sehr einfaches Mittel, das Umsteigen auf Kataly- satorfahrzeuge zu beschleunigen, nur liegt das leider nicht in der Kompetenz des Bundesrates. Ich möchte allen Parla- mentariern, die sich für diese Fragen interessieren – welcher Parlamentarier würde sich in der heutigen Situation nicht für Umweltfragen interessieren?! –, folgendes erklären: Mit Abstand das Einfachste wäre, man würde die Altfahrzeuge, die nachweisbar einen höheren Schadstoffausstoss haben, mit entsprechend höheren Motorfahrzeugsteuern belasten. Das wäre ganz im Sinne des Verursacherprinzips, das wir alle in diesem Rat befürworten. Es wäre auch richtig: Wer die Umwelt belastet, soll dafür bezahlen. Da der Umwelt- schutz bekanntlich am besten über das Portemonnaie und

die Marktwirtschaft gesteuert werden kann, wäre das das adäquate Vorgehen. Ich möchte also den Ball an Sie alle, die Sie schliesslich aus allen Kantonen stammen, zurückgeben mit der Bitte, bei Ihren Parlamenten und Regierungen dafür zu sorgen, dass die alten Fahrzeuge mit hohem Schadstoff- ausstoss entsprechend höher besteuert werden.

Le président: Le Conseil fédéral propose de refuser la motion.

Abstimmung – Vote

Für die Ueberweisung der Motion	26 Stimmen
Dagegen	59 Stimmen

86.331

Postulat Wellauer Sprengstoffgesetz. Aenderung Loi sur les explosifs. Révision

Wortlaut des Postulates vom 11. März 1986

Der Bundesrat wird eingeladen, vor der beabsichtigten Revi- sion der Verordnung über explosionsgefährliche Stoffe (Sprengstoffverordnung) vom 26. März 1980 eine Ueberprü- fung des Bundesgesetzes über explosionsgefährliche Stoffe (Sprengstoffgesetz) vom 25. März 1977, insbesondere hin- sichtlich der Artikel 19 (Verpackung), Artikel 27 (Haftpflicht) und Artikel 38 (Andere Widerhandlungen) vorzunehmen.

Texte du postulat du 11 mars 1986

Le Conseil fédéral est invité à procéder à un examen de la loi fédérale du 25 mars 1977 sur les substances explosibles (Loi sur les explosifs), notamment pour ce qui est des article 19 (emballage), article 27 (responsabilité) et article 38 (autres infractions), avant la révision prévue de l'ordonnance du 26 mars 1980 sur les substances explosibles (Ordonnance sur les explosifs).

Mitunterzeichner – Cosignataires: Basler, Blocher, Bürer- Walenstadt, Flubacher, Frei-Romanshorn, Giger, Graf, Hess, Houmard, Oehler, Risi-Schwyz, Rüttimeann, Spälti (13)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Aus den nachgenannten Gründen ist eine Teilrevision des Sprengstoffgesetzes wünschenswert:

– Die Angabe des «äussersten Verwendungstermins» in Arti- kel 19.3 hat sich in der Praxis als nicht sinnvoll erwiesen, da die mögliche Verwendungsdauer von Sprengstoffen und Zündmitteln in erster Linie von der Art der Lagerung und den klimatischen Bedingungen des Lagerungsortes abhän- gig ist.

– In Artikel 27 ist die Frage der Haftpflicht geregelt. Das Sprengstoffgesetz enthält das Prinzip der Kausalhaftung, d. h. in einem Schadenfall liegt die Beweislast beim Spreng- unternehmer. Demgegenüber kennt das OR eine Schaden- ersatzpflicht bei widerrechtlicher Schadenzufügung bzw. bei absichtlichem Verstoss gegen die guten Sitten. In die- sem Fall liegt die Beweisführung beim Geschädigten. Die Schadenersatzpflicht bei Sprengarbeiten sollte nach OR Artikel 41 ff geregelt werden.

– In Artikel 38 des Sprengstoffgesetzes ist umschrieben, dass jede Missachtung von Schutz- oder Sicherheitsvor- schriften des Gesetzes oder der Verordnung eine Bestra- fung (Haft oder Busse) zur Folge hat. Demgegenüber ver- trete ich die Auffassung, dass unterschieden werden sollte zwischen gewerbsmässigen Sprengarbeiten und Sprengun- gen aus krimineller Absicht. In diesem Sinne ist ein Spreng-

Motion Günter Waldsterben. Sanierung der Altwagen

Motion Günter Dépérissement des forêts. Voitures déjà en circulation

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.415
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.06.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	645-647
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 367

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.