

ist, Reaktionen im Amt selber wahrgenommen. Wir haben eine klare Reaktion von unserer Regierung im Kanton Zürich zu verspüren bekommen. Und wir haben ein Postulat, das von einer grossen Mehrheit im Kantonsrat unterzeichnet worden ist, zuhanden des Regierungsrates zur Weiterleitung an den Bundesrat zu verzeichnen.

In Anbetracht dieser Situation sollte man den Entscheid zur Eröffnung dieses Teilstückes, das eine verheerende Wirkung haben würde, noch einmal in Erwägung ziehen.

**Jagmetti:** Nachdem die Diskussion beantragt und geführt worden ist, möchte ich meinen Vorbehalt der bundesrätlichen Antwort gegenüber noch etwas näher darlegen.

Es geht nicht darum – ich wiederhole es, Herr Iten, ein xtes Mal –, die Debatte über die N 4 wieder aufzurollen. Es geht ausschliesslich um diesen etwa 3 km langen «Stummel», mit dem man den Verkehr durch vier Dörfer im Knonauer Amt lenkt. Darum geht es. Frau Weber hat es betont: Dazu haben die Zürcher Regierung und der Kantonsrat Stellung genommen. Ich wäre eigentlich dankbar, wenn diese Äusserungen der politischen Behörden des Kantons Zürich in Bern etwas Beachtung finden würden.

Aber vor allem ging es mir auch darum, die Implikationen eines solchen Entscheides auf unsere Umweltschutzgesetzgebung und auf unsere Raumplanung sichtbar zu machen. Ich würde es sehr bedauern, wenn es sowohl bei der Umweltschutzgesetzgebung wie bei der Raumplanung bei Normen und Regeln bleiben würde und diese nachher nicht in die Realität umgesetzt würden. Der Bundesrat hat die Lärmschutzverordnung ein Jahr zuvor selbst aufgestellt, das Konzept für den Lärmschutz geregelt und einen Verwirklichungsmechanismus vorgesehen. Ich finde, dieser sollte greifen.

Wir haben in der Raumplanung ein eidgenössisches Gesetz. Hier hat sich jetzt eine Gegend ganz systematisch über drei Stufen der Raumplanung mit dieser Frage befasst: die Strecke ist entweder für die N 4 – wenn sie gebaut wird – oder für eine andere Umfahrungsstrasse konzipiert, der Durchgangsverkehr wird ausserhalb der Ortschaften durchgeführt, und sorgsam werden Industriegebiete an die Grenze gestellt.

Nun wird das auf diesem Weg einfach nicht verwirklicht, mindestens auf Jahre hinaus nicht. Ich fände es sehr schade – es ist auch für einen Kanton, eine Region und Gemeinden nicht gerade aufmunternd –, wenn ernsthafte Bemühungen um eine räumliche Ordnung nicht in die Wirklichkeit umgesetzt würden.

Herr Bundesrat, das ist unsere Sorge. Ich bitte Sie um Verständnis dafür. Vielleicht könnte man doch noch einmal über die Bücher gehen.

**Schmid:** Eine Feststellung von Frau Kollegin Weber führt mich zu zwei Bemerkungen:

1. Hätte man in der Schweiz immer dagegen argumentiert, dass ein Teilstück einer Autobahn gebaut wird, hätten wir in den letzten zwanzig Jahren überhaupt keine durchgehenden Autobahnstrecken in Betrieb nehmen können.

2. Ich muss den Äusserungen von Frau Weber, wonach die N 4 praktisch eine ausschliesslich zürcherische Angelegenheit sei, Artikel 36bis Absatz 2 der Bundesverfassung entgegenhalten: Denn sonst würden wir tatsächlich alle Kompetenzbestimmungen im Autobahnbereich nicht richtig anwenden. Vielleicht haben Sie das auch nicht so gemeint! Aber die Erfahrung zeigt einem, dass man präzisieren soll, wenn entsprechend unklare Bemerkungen in diesem Rate fallen.

**Bundesrat Ogi:** Ich möchte mich zunächst bei Herrn Ständerat Jagmetti entschuldigen, dass ich die Frage 2 nicht beantwortet habe.

Zur Frage 1, also zu den Ueberlegungen des Bundesrates für diesen Streckenabschnitt Cham–Knonau, und zur Frage 3, Richtplanung, habe ich im Moment nicht mehr anzubieten. Ich kann nur sagen, dass ich Verständnis habe, aber auch, dass wir sehr viele Reaktionen aus diesem Gebiet

erhalten haben, die uns in diesem Entscheid unterstützen. Des weiteren darf ich Ihnen sagen, dass wir Interventionen der Behörden aus Zürich zur Kenntnis nehmen! Aber es ist manchmal schwierig, Aussage gegen Aussage zu werten. Es sind umfangreiche flankierende Massnahmen in allen vier Dörfern, die Sie erwähnt haben, vorgesehen, insbesondere auch aus der Sicht des Umweltschutzes und der Sicherheit. Zur Frage 2 betreffend Lärmschutzverordnung: Gestützt auf die Bestimmungen der Verordnung vom 1. April 1987 können nun mit Bundeshilfe von den Kantonen und Gemeinden die erforderlichen Lärmschutzmassnahmen längs Strassen projektiert werden. Gesamtschweizerisch wird sich die Sanierung der Lärmverhältnisse längs Strassen nach einem Mehrjahresprogramm abwickeln. Wir nehmen an, dass sich das über eine Zeitdauer von gut zehn Jahren erstrecken wird. Hierbei bildet das Knonauer Amt kein Sonderfall.

**Präsident:** Ist der Interpellant von der Antwort des Bundesrates befriedigt?

**Jagmetti:** Ich habe mich gesamthaft zur Frage geäussert.

87.937

### Postulat Bührer

#### Tarifverbände des öffentlichen Verkehrs. Leitkonzept

#### Principes directeurs pour instituer des communautés tarifaires dans les transports publics

#### Wortlaut des Postulates vom 3. Dezember 1987

Der Bundesrat wird eingeladen, ein Leitkonzept für Tarifverbände zu erarbeiten, das unter Berücksichtigung der Interessen von SBB und PTT den Rahmen setzt für gute und gerechte Lösungen in den verschiedenen Regionen der Schweiz.

#### Texte du postulat du 3 décembre 1987

Le Conseil fédéral est invité à élaborer des principes directeurs pour instituer des communautés tarifaires dans les transports publics. Ces principes prendront en compte les intérêts des CFF et des PTT afin de trouver des solutions adéquates et équitables pour les différentes régions de la Suisse.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Jaggi, Miville, Piller (3)

**Frau Bührer:** Alle reden vom öffentlichen Verkehr, weil jeder möchte, dass die anderen umsteigen. Mit Reden ist es sicher nicht getan. Denn den Vorteilen des Individualverkehrs, z. B. die Möglichkeit, von Haustür zu Haustür zu gelangen, ohne umsteigen zu müssen, ist nur schwer etwas entgegenzuhalten. Ob individuell oder mit dem öffentlichen Verkehrsmittel: Wir wollen rasch, bequem und kostengünstig reisen. Vor allem muss das Verhältnis von Angebot und Preis stimmen. Mein Postulat beschäftigt sich nicht mit der Angebotsseite. Es geht nicht um Verkehrsverbände. Mein Thema sind die Tarifverbände. Ueber Tarifverbände lassen sich nicht nur attraktive Preise realisieren. Tarifverbände fördern auch ganz wesentlich den Komfort der Benutzer des öffentlichen Verkehrs. Statt mehrerer Fahrscheine muss nur ein einziger gelöst werden. Statt sich mit dem Kauf eines Billetts auf ein bestimmtes Transportunternehmen und eine bestimmte Fahrtroute festlegen zu müssen, steht jederzeit das ganze Angebot aller Anbieter zur Benützung frei.

In den letzten Jahren entstanden zuerst in den Städten, dann zunehmend in ganzen Regionen Tarifverbände. Der ber, seitdem also die Entscheidung des Bundesrates gefällt

Gedanke findet grosses Echo, obwohl Kantone und Gemeinden dabei tiefer in die Schatulle greifen müssen. Erstaunlich ist, wie vielfältig die Tarifverbände in den einzelnen Regionen ausgestaltet sind. Das ist ein Stück weit ganz natürlich, sind doch auch die Gegebenheiten unterschiedlich. Natürlich ist auch, dass um den Kuchen, der zu verteilen ist, unter den einzelnen Verkehrsträgern ein rechtes Gerangel entsteht, dass jeder das Tisch Tuch so weit wie möglich auf seine Seite ziehen möchte.

Stutzig wird man dort, wo der Eindruck entsteht, entstehen muss, die SBB und das Bundesamt für Verkehr legten ungleiches Mass an. Jedenfalls werden nicht allen Regionen gleich gute Lösungen ermöglicht. Das ist der Ausgangspunkt zu meinem Postulat.

Der Grossregion Basel ist mit dem Nordwestschweizer Tarifverbund eine eigentliche Pioniertat geglückt (obschon es nicht möglich war, die Uebertragbarkeit der Fahrausweise auf die SBB auszudehnen). Man stelle sich vor: für 40 Franken freie Fahrt für den Normalbezügler im ganzen Verbundgebiet! Junge, Senioren und IV-Bezügler fahren noch günstiger, nämlich für 25 Franken. 750 Kilometer öffentlicher Verkehr stehen zur Verfügung auf einer Fläche von 1079 Quadratkilometern, und das zu diesen Preisen!

Ganz anders die Situation in der Region Schaffhausen: Der Kanton Schaffhausen hat eine Fläche von 298 Quadratkilometern, zusammen mit den einbezogenen angrenzenden Gebieten also kaum mehr als ein Drittel der Verbundfläche in der Nordwestschweiz. Heute, am 1. März, tritt bei uns ein Tarifverbund in Kraft. Aber anstatt einer Einheitszone, wie es dieser vergleichsweise kleinen Region entsprechen würde, gibt es bei uns – Sie hören richtig – 25 Zonen- und 4 Tarifbereiche. Ein Abonnement für alle Zonen kostet nicht 40 Franken, wie in Basel, sondern 80 Franken! Das ist nicht nur ungerecht, vielmehr ist auch noch der Erfolg in Frage gestellt, denn wer gegen den schlimmsten Feind, die Bequemlichkeit, die Trägheit, ankämpfen will, muss grosszügig sein, muss etwas bieten.

Im Falle des Kantons Schaffhausen haben sich sowohl das Bundesamt für Verkehr als auch die SBB quergelegt, als es um eine grosszügigere Lösung ging. Man wollte sich ausdrücklich nicht am Modell der Nordwestschweiz orientieren. Das ist stossend und fragwürdig; stossend, weil mit Blick auf die Nordwestschweiz offenbar mit zweierlei Mass gemessen wird, fragwürdig, weil der Nordwestschweizer Tarifverbund sehr erfolgreich ist. Diese Lösung müsste beispielhaft sein. Statt dessen wird sie als Sündenfall abqualifiziert.

Soll es die Regel werden, dass kleine Regionen, Randregionen, kleinlich behandelt werden? Ich wehre mich hier nicht nur für meine engere Heimat, für den Einzelfall Schaffhausen. Es werden heute landesweit Weichen gestellt, und sie müssen richtig gestellt werden. Deshalb wünsche ich ein Konzept, das überall gute und gerechte Lösungen ermöglicht und das auch die nötige und wünschbare Transparenz gestattet.

Es ist klar, dass die Nordwestschweizer Lösung nicht teils von anderen Regionen übernommen werden kann, aber der Grundgedanke – er hat sich im Falle der Nordwestschweiz in einem Jahrzehnt harten Ringens herauskristallisiert – muss überall Anwendung finden. Es ist dies die Forderung nach grosszügigen und einfachen Regelungen für die Benützer. Wenn in der Nordwestschweiz eine Fläche von über 1000 Quadratkilometern mit einem Einheitstarif von 40 Franken erschlossen wird und in der Region Schaffhausen eine dreimal kleinere Fläche mit 25 Zonen und 4 Tarifbereichen – der innerste Bereich kostet 35 Franken – überzogen wird, dann stimmt einfach mit den Relationen etwas nicht.

Ein Blick auf die Kartenskizze charakterisiert die Situation deutlich – kleinkariert kann man da nur sagen.

Ich bin mir wohl bewusst, dass grosszügige Lösungen bei Tarifverbänden eine grosszügige Haltung bei Kantonen und Gemeinden voraussetzen. In der Nordwestschweiz bezahlt die öffentliche Hand pro Abonnement für ihre Einwohner 22.50 Franken drauf. Oft genug werden deshalb – dies ist zu befürchten – finanzielle Ueberlegungen bei Kantonen und

Gemeinden guten Lösungen in die Quere kommen. Nur, es darf nicht so sein, dass bessere Lösungen von vornherein von Bern aus abgeblockt werden, wie das im Falle von Schaffhausen geschehen ist.

Deshalb wünsche ich ein Leitkonzept. Vielleicht, Herr Bundesrat, werden Sie mir sagen, ich würde offene Türen einrennen. In Bern und bei der SBB werde nicht geschlafen. Ich bezweifle das nicht. Die «Bahn 2000», die die Angebotsseite entscheidend stärken wird, ruft nach einem Pendant auf der Tarifseite. Den durchgehenden Transportketten mit wenigen Umsteigeknotenpunkten entsprechen bei den Tarifen einfache, für die ganze Reise gültige Fahrausweise.

Aus den Verlautbarungen der SBB, die ich im Zusammenhang mit diesem Vorstoss konsultiert habe, lässt sich entnehmen, dass man zuständigensorts die Bewegung auf dem Tarifsektor aufmerksam verfolgt. Je mehr die Tarifverbände sich über den Agglomerationsverkehr hinaus in die Regionen ausdehnen, umso stärker sind auch die PTT als Transportunternehmen und vor allem die SBB involviert. Es ist klar, dass insbesondere die SBB durch grossräumige Tarifverbände in ihrer Tarifstruktur tangiert werden und dass die Probleme nicht einfach zu lösen sind. Es springt nun ins Auge, dass bei den SBB ein Unbehagen besteht, eine Aengstlichkeit diesen Fragen gegenüber, vielleicht sogar ein Mangel an Flexibilität. Ich zitiere Ihnen den ehemaligen Generaldirektor Crippa. Er sagt, es müsse darauf geachtet werden, dass das gesamtschweizerische Tarifgefüge einigermaßen ausbalanciert bleibe bezüglich Preis und Leistung. «Hier stösst der regionale Pioniergeist gewissermassen an die Grenzen der nationalen Kundenfreundlichkeit, die bei den SBB vorgehen. Das Gesamtsystem muss spielen, und wir dürfen nicht Verwirrung stiften. Die SBB können koordinierend mitmachen, wenn das den Regionen dient, aber die Regionen müssen auch gewisse Sonderwünsche zugunsten des übergeordneten nationalen Transportsystems zurückstellen. Nur so ist es möglich, den Bahnkunden eine einheitliche Leistung zu nachvollziehbaren Preisen anzubieten.»

Es ist schwer zu erkennen, dass die SBB im bisherigen Schema des Tarifsystems verhaftet sind und es bleiben wollen. Dieses Tarifenken wurde mit dem Nordwestschweizer Tarifverbund entscheidend durchbrochen, indem grossräumig zu einem Einheitstarif gefahren werden kann. Ohne die Schwierigkeiten zu verkennen, die der SBB aus den grossräumigen Tarifverbänden erwachsen, muss doch klipp und klar gesagt werden, dass diese Haltung der SBB einer grosszügigen Förderung des öffentlichen Verkehrs entgegensteht, dass sie als Bremse wirkt, und das darf nicht sein. Soll sich etwas ändern, müssen die SBB so weit wie möglich vom schematischen «Kilometerdenken» wegkommen. Sie müssen – um im olympischen Jargon zu sprechen – bis ans Limit dessen gehen, was noch vertretbar ist.

Das Schweizervolk hat bei der Abstimmung zur «Bahn 2000» ein grossartiges Bekenntnis zum öffentlichen Verkehr und zu den SBB im besonderen abgelegt. Das müsste Mut zu Visionen geben. «Tarifverbund Schweiz?» konnte man kürzlich in einer Schlagzeile lesen. Warum eigentlich nicht mit Ausrufezeichen? Es müsste vom Wohnort zum Bahnhof und vom Zielbahnhof zum Bestimmungsort mit einem einzigen, kostengünstigen Fahrausweis gereist werden können. Die durchgehende Tarifierung auch im Fernverkehr wäre ein entscheidender Schritt vorwärts. Ob am Ende ein erweitertes Generalabonnement – man könnte es vielleicht TA, Totalabonnement, nennen – stehen wird, ob ein grundlegend neues Finanzierungssystem über öffentliche Mittel praktikabel wird, ist vorläufig Teil der Vision. Ich fürchte, so schnell werden uns keine Flügel wachsen. Was wir aber heute tun können und tun müssen, ist die Realisierung guter, vorläufiger Lösungen und die Schaffung der Voraussetzungen, des Fundamentes für noch Besseres.

Ohne Umdenken werden wir nicht vorwärtskommen. Der Spielraum im Verhältnis zwischen den SBB und den regionalen Tarifverbänden muss grösser werden, und er muss genutzt werden. Es ist leider symptomatisch, dass der gute

und erfolgreiche Nordwestschweizer Tarifverbund, obwohl auch dort die Uebertragbarkeit der Ausweise für die SBB nicht existiert, von den SBB und vom Bundesamt als Sündenfall bezeichnet wird. Das war kein Sündenfall, das war eine reife Frucht vom Baum der Erkenntnis! Auch wenn man zuständigenorts noch nicht gewillt ist, dem zuzustimmen, sollte wenigstens zur Kenntnis genommen werden, dass Sündenfälle nicht rückgängig gemacht werden können. Das lehrt schon die Bibel. Der Nordwestschweizer Tarifverbund ist ein Präzedenzfall, der nicht mehr aus der Welt zu schaffen ist. Er ist eine Realität, an der die SBB und das Bundesamt Mass nehmen sollten, schon aus Gründen der Gerechtigkeit.

Ich bitte Sie, meinem Postulat zuzustimmen.

Bundesrat **Ogi**: Weil wir bessere Lösungen, Frau Ständerätin Bühler, in Bern nicht abblocken wollen, weil wir bereit sind, bessere Lösungen – wenn sie wirklich besser sind – zu studieren, weil wir bereit sind, auf sie einzugehen, weil wir bereit sind, flexibel zu sein, und weil wir bereit sind, auch unternehmerisch zu denken und zu handeln, nehme ich namens des Bundesrates Ihr Postulat zur Ueberprüfung an. Wir werden prüfen, ob all das, was Sie jetzt gesagt haben, wirklich so gut ist. Wenn es gut ist, werden wir mit Vorschlägen aufwarten.

*Ueberwiesen – Transmis*

87.808

## Postulat Flückiger

### Gesamtkonzeption für den Güterverkehr

#### Elaboration d'une conception globale pour le trafic des marchandises

*Wortlaut des Postulates vom 18. Dezember 1987*

Der Bundesrat wird eingeladen, eine Gesamtkonzeption für den Güterverkehr auszuarbeiten und das Parlament darüber zu informieren.

Diese Konzeption soll insbesondere enthalten:

1. Eine Analyse des gegenwärtigen Güterverkehrs auf Schiene und Strasse sowie seiner zukünftigen Entwicklung im Bereich des Transitverkehrs, der Inland- und der Lokalverbindungen;
2. Lösungsvorschläge, welche den Bedürfnissen des Umweltschutzes, der schweizerischen Wirtschaft, den internationalen Beziehungen und einer optimalen Zusammenarbeit zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln und den privaten Transportunternehmen Rechnung tragen;
3. Den Investitionsbedarf, die Finanzierungsmöglichkeiten sowie Vorschläge zur Gestaltung der Tarifpolitik für den öffentlichen Güterverkehr.

*Texte du postulat du 18 décembre 1987*

Le Conseil fédéral est invité à élaborer une conception globale pour le trafic des marchandises et à en informer le Parlement.

Cette conception doit comprendre en particulier:

1. Une analyse du trafic des marchandises rail et route actuel et de son évolution future dans le domaine du transit, des liaisons intérieures et locales;
2. Des propositions de solution en tenant compte des exigences de la protection de l'environnement, de l'économie nationale et des relations internationales et d'une collaboration optimale entre les transports publics et les entreprises de transport privé;
3. Les besoins pour les investissements, les possibilités de financement et les propositions pour l'aménagement de la politique des tarifs pour le transport public des marchandises.

*Mitunterzeichner – Cosignataires*: Béguin, Ducret, Hänsenberger, Hefti, Hunziker, Jagmetti, Masoni, Villiger (8)

**M. Flückiger**: Depuis quelques années se développent et s'affrontent deux conceptions opposées du trafic marchandises dans notre pays. Est-ce l'introduction de la taxe poids lourds qui a été le détonateur des divergences entre, d'une part, les pragmatiques qui démontrent que la route et le rail sont complémentaires et, d'autre part, les partisans de restrictions à la circulation routière, restrictions incontournables pour défendre l'environnement, selon ces derniers? C'est possible. Toujours est-il, qu'aujourd'hui, certains milieux préconisent des mesures contraignantes qui, si elles étaient appliquées, auraient pour effet pratiquement de bannir le transport de marchandises par camions, dits lourds, de notre réseau routier, cela, Mesdames et Messieurs, en contradiction avec nos intérêts économiques autant qu'avec notre vocation internationale historique de permettre le passage nord-sud des personnes et des biens.

Crainte exagérée? Sûrement pas si l'on sait qu'à une législation routière qui passe pour la plus sévère et la plus restrictive d'Europe on voudrait encore ajouter des chicanes allant, par exemple, jusqu'à l'interdiction de dépasser pour les camions empruntant nos autoroutes. Autant dire que nos routes nationales seraient alors impraticables, partagées dans chaque sens en deux files parallèles de véhicules, l'une lente (les camions), l'autre à peine plus rapide (les automobiles légères). Nous aurions enfin inventé le véritable train routier!

Dans le temps où fleurissent de telles propositions, le trafic marchandises par routes continue à augmenter et la Suisse demeure, elle, intangible au centre géographique de l'Europe de l'Ouest. Elle n'a les moyens ni d'enrayer le premier ni de changer le second de ces deux éléments. Par contre, ses autorités ont le devoir d'analyser le développement du trafic marchandises et d'élaborer les solutions qui font actuellement défaut et cela pour l'avenir proche et lointain. En effet, n'est-il pas patent que de nombreux tronçons de nos autoroutes sont d'ores et déjà saturés? On ne le contestera pas, pas plus que l'on ne peut contester que, dans les vallées alpestres conduisant au tunnel du Gothard, les nuisances du trafic lourd et du tourisme atteignent la cote d'alerte, notamment en ce qui concerne la pollution atmosphérique.

Si dans les milieux officiels on est acquis au couplage route/rail pour faire face à cette situation, par contre l'extention souhaitée du ferroutage, de même que l'acheminement de conteneurs, se heurte à des obstacles dus aux insuffisances d'infrastructure, manque de matériel roulant, tunnels trop bas, auxquels s'ajoute une politique tarifaire pas vraiment compétitive. Ce qui fait que la route continue sa progression et explique, peut-être en partie, que les comptes des CFF pour 1987, font ressortir que le trafic marchandises a diminué de 1,5 pour cent durant l'exercice et les produits générés par ce dernier de 2,2 pour cent.

Ces constatations objectives de l'évolution du trafic marchandise et de quelques-uns des paramètres à prendre en considération – augmentation par la route, diminution par le rail – s'inscrivent sur fond de grands projets de nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes. La «gué-guerre» des variantes a commencé. On joue le Gothard contre le Loetschberg-Simplon, à moins que ce ne soit les deux contre la variante en Y entre Tessin, Uri et Grisons, ou encore l'inverse. Bref, au stade exploratoire on peut parler d'imbroglie. Vient encore s'y ajouter la volonté affichée des promoteurs du canal du Rhône au Rhin, de faire en sorte que cette voie navigable s'impose comme l'alternative au trafic marchandises routier et ferroviaire que l'on ne parviendra plus à maîtriser, pensent-ils.

Comment ne pas supputer également les effets induits sur le trafic marchandises de l'accomplissement du grand marché intérieur de la Communauté économique européenne? Certes, nous savons que tout ne sera pas fondamentalement bouleversé au douzième coup sonnant à l'horloge de la CEE, le 31 décembre 1992. Mais que cela dérange ou non, à

## **Postulat Bühler Tarifverbände des öffentlichen Verkehrs. Leitkonzept**

### **Postulat Bühler Principes directeurs pour instituer des communautés tarifaires dans les transports publics**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.937
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.03.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	25-27
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 308

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.