

oder gar eine Reduktion des Schadstoffeintrages durch den motorisierten Verkehr in die Gewässer von Bodensee und Rhein realisiert werden konnte. Es zeigt sich, dass die Bedenken der Kantonsregierungen, die Schaffung von Emissionsnormen würde erst nach Ablauf mehrerer Jahre greifen, begründet waren. Diese Dinge brauchen Zeit. Haben wir diese Zeit? Will der Bundesrat tatsächlich weiterhin verantwortlich sein dafür, dass nichts geschieht, dass allseitig akzeptierte Massnahmen abgeblockt bleiben mit – ich scheue nicht, es auszusprechen – eher fadenscheinigen Argumenten? Oder setzt vielleicht der Bundesrat die Gewichte anders als beispielsweise die Bundesrepublik Deutschland und die Anrainerkantone? Verkennt er die einzigartige Bedeutung des Trinkwasserspeichers Bodensee? Ich bitte den Bundesrat dringend, nochmals über die Bücher zu gehen und zu prüfen, ob bis zur Einführung von Emissionsnormen, die wir alle begrüßen werden, und bis zur Revision der Binnenschiffahrtsordnung nicht den bereits ausgehandelten, befristeten Massnahmen zugestimmt werden könnte. Zumindest aber sollten unverzüglich die Voraussetzungen für eine Zustimmung geschaffen werden. Ich danke dem Bundesrat, wenn er das Postulat wohlwollend aufnimmt.

Bundesrat **Ogi**: Der Bundesrat ist bereit zu handeln. Er muss warten, bis die Revision, die jetzt läuft, abgeschlossen ist. Ich muss auch etwas in Geschichte machen, Frau Ständerätin Bührer. Im Jahre 1985 hat die Internationale Schifffahrtskommission für den Bodensee eine Novellierung der Bodensee-Schifffahrtsordnung ausgearbeitet. Diese sah, wie Sie ausgeführt haben, befristete Zulassungsbeschränkungen vor. Der Bund hat dann, wie Sie auch ausgeführt haben, die Zustimmung verweigert. Er wandte sich vor allem gegen Sonderregelungen für Grenzgewässer, also Sonderregelungen für den Bodensee, das Juwel, das Sie angesprochen haben.

Mit Schreiben vom 30. April 1986 hat der Bundesrat den Regierungen der Kantone Schaffhausen, St. Gallen und Thurgau mitgeteilt, dass er sich der Bedeutung der Gewässer als Trinkwasserspeicher und als Lebensraum voll bewusst ist und einen ganzheitlichen, dem Versorgerprinzip verpflichteten Gewässerschutz bejaht. Soweit Umweltschutz und im besonderen Gewässerschutz neue Massnahmen erfordern, sind nach Auffassung des Bundesrates die Voraussetzungen dafür durch eine geeignete Weiterentwicklung des gesamtschweizerisch geltenden Schifffahrtsrechts zu schaffen. Eine entsprechende Teilrevision der Verordnung vom 8. November 1978 über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern steht kurz vor ihrem Abschluss und wird am 1. April 1989 in Kraft gesetzt werden können. Der Entwurf von ergänzenden Emissionsvorschriften für Schiffsmotoren, wie Sie sie angesprochen haben, wird ebenfalls noch im Laufe dieses Jahres vorliegen. Angesichts dieser Sachlage sieht sich der Bundesrat im jetzigen Zeitpunkt nicht veranlasst, der Einführung befristeter Massnahmen im Sinne des Postulats zuzustimmen. Es wäre eine zu kurze Uebergangszeit.

Zusätzlich muss ich noch folgendes festhalten: Die Schiffsführerbewilligung und die Schiffsbewilligung wollen die Ostschweizer Kantone – entgegen den klaren Bestimmungen des Bundes – einfach nicht einhalten respektive nicht anerkennen. Schon deshalb wäre ein jetziger Sonderzug sehr problematisch.

Ich muss auch festhalten, dass das Parlament bis anhin Sonderregelungen für den Bodensee immer abgelehnt hat. Ich kann Ihnen aber versichern, dass die Verhandlungen zwischen Oesterreich, Deutschland und der Schweiz im Moment laufen, und ich versichere Ihnen auch, Frau Ständerätin Bührer: Sollten wider Erwarten bei diesen Verhandlungen Schwierigkeiten entstehen, bin ich bereit, nochmals über die Bücher zu gehen und auf Ihr Anliegen zurückzukommen. Ich glaube aber, dass wir Lösungen mit den beiden Nationen finden werden.

Frau **Bührer**: Ich danke dem Bundesrat für die wohlwollenen Worte. Ich bedaure natürlich, dass er nicht bereit ist, das Postulat entgegenzunehmen. Ich meine, dass die Haltung zumindest in der Vergangenheit dem Sonderfall «Bodensee» nicht gerecht wurde. Ich habe die Zusagen aufmerksam zur Kenntnis genommen, und ich kann dem Bundesrat versichern, dass wir in der Nordost-Ecke des Landes die Dinge sehr aufmerksam verfolgen werden. Den schönen Worten müssen Taten folgen, und zwar rasch.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulats	5 Stimmen
Dagegen	16 Stimmen

88.319

Postulat Seiler

Oeffentlicher Verkehr in der Region Schaffhausen. Förderung Développement des transports publics dans la région schaffhouseise

Wortlaut des Postulates vom 29. Februar 1988

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Region Schaffhausen wird erschwert durch die Tatsache, dass der Kanton Schaffhausen eine Randregion darstellt und verkehrsmässig zu einem bedeutenden Teil durch die Deutsche Bundesbahn (DB) erschlossen wird. Der Bundesrat wird daher eingeladen, in einem Bericht umfassend darzulegen, in welcher Weise im öffentlichen Verkehr der Region Schaffhausen ein gleiches Leistungsangebot erreicht werden kann, wie es das Konzept «Bahn 2000» für das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen, der Privatbahnen, Postautos und konzessionierten Busbetriebe bringen wird. In diesem Bericht ist im besonderen darzulegen,

– welche Funktion der internationalen Verbindung Zürich–Schaffhausen–Stuttgart in der Zukunft beigemessen wird und bis wann diese Linie vollständig zweispurig ausgebaut und elektrifiziert werden kann;

– wie der Huckepack-Verkehr im Raume Singen (BRD)/Schaffhausen ausgebaut werden kann, wobei als Alternative zur Linienführung über (Schaffhausen–)Etzwil–Singen auch die Variante eines Huckepack-Verkehrs zwischen Rielasingen (BRD)–Thayngen–Schaffhausen gleichwertig zu prüfen ist;

– wie die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn im Bereiche der Investitionen, des Betriebs und der Tarife mit dem Ziel eines gleichwertigen Leistungsangebots eng gestaltet werden kann. Dabei ist die Möglichkeit einer Abgeltung der seitens der Deutschen Bundesbahn erbrachten gemeinwirtschaftlichen Leistungen durch die Eidgenossenschaft mitzuprüfen.

Texte du postulat du 29 février 1988

Le développement des transports publics dans la région de Schaffhouse est freiné du fait que ce canton constitue une zone marginale et qu'il est desservi en grande partie par les Chemins de fer allemands. C'est pourquoi le Conseil fédéral est invité à exposer en détail dans un rapport comment on pourrait parvenir, dans les transports publics de la région schaffhouseise, à une offre de prestations comparable à celle que prévoit le projet Rail 2000 pour le réseau des Chemins de fer fédéraux, des chemins de fer privés, des cars postaux et des entreprises concessionnaires d'autobus. Il s'agira de préciser notamment dans ce rapport:

– la fonction qui sera dévolue à l'avenir à la liaison internationale Zurich–Schaffhouse–Stuttgart et le délai d'attente

pour l'électrification de cette ligne et la pose d'une seconde voie sur tout le trajet;

– la manière dont on pourrait développer le ferroutage dans le secteur Singen (RFA)/Schaffhouse, les solutions à examiner étant non seulement la ligne (Schaffhouse–)Etwilensingen, mais aussi le trafic combiné rail-route entre Rielasingen (RFA), Thayngen et Schaffhouse;

– la façon dont on pourrait rendre plus étroite la collaboration avec les Chemins de fer allemands en matière d'investissements, d'exploitation et de tarifs en vue d'obtenir une offre de prestations équivalente. Il faudrait envisager à ce propos la possibilité pour la Confédération d'indemniser les prestations d'utilité publique fournies par les Chemins de fer allemands.

Mitunterzeichnerin – Cosignataire: Bühler (1)

Seiler: Die Schaffhauser haben das Konzept «Bahn 2000» mit Ueberzeugung angenommen; dies allerdings in der Meinung, dass auch für den Kanton Schaffhausen ein gleiches Leistungsangebot erreicht werden kann wie in andern Kantonen, d. h. konkret bis an die Landesgrenze.

Da nun aber im Kanton Schaffhausen die Erschliessung zu einem bedeutenden Teil durch die Deutsche Bundesbahn erfolgt, ist es aus rechtlichen Gründen noch nicht möglich, diese DB-Linie zu fordern. Dass mit den Deutschen über den Verhandlungsweg eine enge Zusammenarbeit zu erreichen ist, hat der kürzlich in Kraft getretene Tarifverbund in der Agglomeration Schaffhausen bewiesen. Die internationale DB-Linie über Schaffhausen–Singen nach Stuttgart sollte zweispurig durchgehend ausgebaut und elektrifiziert werden. Die SBB-Teilstrecke von Bülach nach Schaffhausen ist immer noch einspurig. Das mag wohl auch mit ein Grund sein, weshalb die S-Bahn von Zürich nur bis Eglisau–Rafz gebaut wird, nicht bis nach Schaffhausen. Wir erwarten im Sinne von «Bahn 2000», dass diese Strecke bald zweispurig ausgebaut wird. Auch die DB hat versprochen, nachdem man bald über 30 Jahre darüber spricht, dass in näher Zukunft die Linie Schaffhausen–Singen und Singen–Stuttgart elektrifiziert werde. Diese Bahnlinie ist bereits doppel-spurig gelegt.

Vor einiger Zeit haben die SBB nun entdeckt, dass in Rielasingen – das ist eine Ortschaft auf deutschem Gebiet, an der SBB-Linie von Winterthur über Etwilensingen nach Singen liegend – Huckepackverlad möglich ist. Weil aber die Verladerrampe in diesem kleinen Ort direkt am Wohngebiet liegt und die Verladezeiten oft nachts oder frühmorgens stattfinden, sind die Rielasinger darüber gar nicht glücklich, zumal bekannt ist, dass sich in Singen, nur ein paar Kilometer nördlicher, eine sehr gute Möglichkeit für den Verlad von Huckepack auf die Bahn realisieren liesse. Ein dortiger Terminal hätte den weiteren Vorteil, dass dieser direkt an die Autobahn angeschlossen wäre und der Schwerverkehr nicht mehr durch Wohngebiete fahren müsste. Könnten Huckepackverlade bereits in Singen gemacht werden, wäre es auch möglich zu entscheiden, ob man über Etwilensingen–Winterthur Richtung Süden oder über Thayngen–Schaffhausen Richtung Süden fahren wollte. Solche Möglichkeiten müssen alle geprüft werden, sicher bevor bei Hemishofen eine neue Eisenbahnbrücke über den Rhein gebaut werden soll. Mit den für diese Brücke kalkulierten 13 Millionen Franken Baukosten liesse sich möglicherweise eine bessere Lösung von Singen über Schaffhausen nach Zürich errichten. Die Nachricht vom Bau einer neuen SBB-Rheinbrücke hat nämlich in unserer Region ordentliches Kopfschütteln erregt. Als nämlich vor erst zehn Jahren die Autostrassen-Rheinbrücke erneuert wurde, sind die SBB angefragt worden, ob sie gleichziehen möchten und die alte SBB-Rheinbrücke auch ersetzen wollten. Die SBB sagten damals nein, und heute steht nebst der neuen Autobahnbrücke über den Rhein auch die alte SBB-Rheinbrücke. Die sollte nun ersetzt werden durch eine neue Eisenbahnbrücke.

Wir haben in letzter Zeit sehr viel von Koordination im Verkehr gesprochen. Hier wären nun Gespräche auf höchster Ebene notwendig, um die optimalste Lösung zwischen

SBB einerseits und DB andererseits an der Nordgrenze auszuhandeln. Eine alte Forderung von uns Schaffhausern ist die Aufhebung der sogenannten gebrochenen Wagenladungstarife ab Schaffhauser-DB-Stationen. Schon mein Vorgänger hier im Rat, Herr Ständerat Ernst Steiner, hat sich dafür eingesetzt, allerdings ohne Erfolg.

In der heutigen Zeit sollten doch Massengüter wie Kohle und andere nicht in Schaffhausen ausgeladen und via Lastwagen in die Gemeinden mit DB-Bahnhöfen transportiert werden müssen, nur weil der DB-Tarif dorthin teurer ist als die Strassentransporte.

Es ist uns Schaffhausern klar, dass befriedigende Lösungen mit der DB nur erreicht werden können, wenn die SBB respektive der Bund auch bereit sind, Entgegenkommen und Zugeständnisse entsprechend zu bezahlen. Wir Schaffhauser glauben immer noch, dass das Konzept «Bahn 2000» wie andernorts mit gleicher Konsequenz angewendet wird, auch wenn ein Teil des Verkehrs von der DB übernommen wird.

Herr Bundesrat, «unsere» DB ist heute genau 125 Jahre jung. Sie erwartet Sie zu einem Gespräch, und als Zeichen dieser Gesprächsbereitschaft darf ich Ihnen ein kleines Präsent mitbringen von der DB, von der Jubiläumsfahrt von Waldshut nach Konstanz, eine Tafel «125 Jahre DB». (*Heiterkeit*)

Präsident: Es ist das erste Mal, dass im Ständerat optische Mittel verwendet werden. (*Heiterkeit*) Wie kann man das zu Protokoll geben?

Bundesrat Ogi: Ich danke für dieses Geschenk. Man ist nicht gewöhnt, als Politiker Geschenke zu bekommen. Es besteht hier keine Gefahr einer Bestechung. Ich werde natürlich einmal diese Strecke abfahren und mich dann an Ort und Stelle informieren lassen.

Der Bundesrat ist bereit, Herr Ständerat Seiler, das Postulat entgegenzunehmen. Es ginge aber zu weit, wenn er die eidgenössischen Räte mit einem besonderen Bericht nur über die Schaffhauser Verkehrsprobleme bedienen würde. Der Bundesrat wird Sie im Rahmen seiner periodischen Orientierungen über den Stand der Verwirklichung der «Bahn 2000» informieren. Der Bundesrat wird ausserdem auch die Kantone mit der voraussichtlich im Frühjahr 1989 neu erscheinenden Uebersicht über die Grundlagen, Konzepte, Sachpläne und Bauvorhaben des Bundes für seine raumwirksamen Tätigkeiten bekanntgeben. Das wird dann den Kantonen ermöglichen, ihre Verkehrsplanung auf jene des Bundes auszurichten.

Nun zum Inhalt des Postulates. Die internationale Verbindung Stuttgart–Schaffhausen–Zürich wird in jedem Fall ihre volle Bedeutung beibehalten. In den Planungsfällen Gotthard-Basistunnel und Ypsilon einer neuen Alpentransversale wird sie zur Eurocity-Schnellverbindung Stuttgart–Mailand aufgewertet.

Die Elektrifikation der Strecke Schaffhausen–Singen ist auf den Fahrplanwechsel 1991 vorgesehen.

Die nach Schaffhausen führenden Einspurstrecken Büttwangen–Wil–Neuhausen und Winterthur–Neuhausen werden mit der Verwirklichung der «Bahn 2000» und der «S-Bahn-Zürich» mit den erforderlichen Doppelspur-Inseln ergänzt.

In bezug auf den Bau von Huckepackanlagen im Raume Singen–Schaffhausen gilt weiterhin die Antwort des Bundesrates auf das Postulat Stamm Ammann vom 30. Dezember 1987, d. h.: Der Bedarf an Verlade- und Entladeanlagen für den Huckepackverkehr ist zum mindesten längerfristig gedeckt, wenn der Huckepackterminal in Rielasingen gemäss vorliegendem Bauprojekt gebaut werden kann.

Die im Kanton Schaffhausen gelegene Bahnlinie Waldshut–Schaffhausen–Thayngen ist Eigentum der Deutschen Bundesbahn und wird von dieser in eigener Rechnung betrieben. Selbstverständlich sind die SBB bereit, mit der Deutschen Bundesbahn darüber noch einmal zu diskutieren und Verbesserungen anzustreben.

Massgebend ist der Staatsvertrag von 1852 – den muss ich

hier erwähnen – mit den verschiedenen Nachträgen. Auch der Betrieb der DB-Buslinien geht zulasten der Deutschen Bundesbahn. Verbesserungen des Leistungsangebotes sind nur auf dem Verhandlungswege möglich, und wir werden uns diesen Verhandlungen stellen. Die verlangten Zusatzleistungen in der öffentlichen Verkehrsbedienung müssen vom Besteller abgegolten werden. Das wissen Sie auch. Der Bund anerkennt den öffentlichen Regionalverkehr als gemeinwirtschaftliche Leistung. Er gilt sie ab, soweit vergleichbare Leistungen mit anderen Regionen vorliegen. Der Kanton kann also nach Artikel 8 des Transportgesetzes darüber hinausgehende Leistungen verlangen, muss aber die Unternehmung dafür entschädigen. Das wäre die Antwort auf die Bemerkungen von Herrn Ständerat Seiler.

Präsident: Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Der Postulant verlangt das Wort nicht. Wird dem Postulat aus den Reihen des Rates opponiert? – Das ist nicht der Fall.

Ueberwiesen – Transmis

88.439

Postulat Lauber
Lötschberg-Basistunnel.
Autoverlad
Loetschberg. Transport de
véhicules par un tunnel de base

Wortlaut des Postulates vom 18. März 1988

Der Bundesrat wird eingeladen, bei den umfassenden Studien zum Autoverlad am Lötschberg neben der Variante Heustrich–Goppenstein auch einen Autoverlad durch einen Lötschberg-Basistunnel zu prüfen.

Texte du postulat du 18 mars 1988

Le Conseil fédéral est invité, dans la perspective des études approfondies qui vont être réalisées sur le chargement des voitures au Loetschberg, d'examiner, outre la solution Heustrich–Goppenstein, la possibilité de construire un tunnel ferroviaire de base.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Delalay, Hänsenberger, Zimmerli (3)

Lauber: Die vom Parlament im Zusammenhang mit der Ueberprüfung verschiedener Nationalstrassen-Abschnitte gefällten Entscheide sind für das Wallis negativ ausgefallen, und zwar einseitig negativ. Der Rawil ist als einziges Teilstück ersatzlos gestrichen worden. Die Härte dieser Entscheide ist dadurch etwas gemildert worden, dass die eidgenössischen Räte ein Postulat überwiesen haben. So hat dieser Rat oppositionslos dem Begehren zugestimmt, dass der Bundesrat eingeladen werden soll, «in Zusammenarbeit mit den Behörden der Kantone Bern und Wallis, eine zweckmässige, wintersichere Strassenverbindung aus dem Raume Spiez ins Wallis – unter Ausklammerung der Linienführung durch das Simmental – und die Aufnahme dieser Strassenverbindung als N 6 in das Nationalstrassennetz zu prüfen, unter Einschluss eines möglichst leistungsfähigen Bahnverlades.»

Herr Bundesrat Schlumpf hat das Postulat damals angenommen und dabei erklärt, dass der Bundesrat ein solches Postulat nicht einfach entgegennehme, damit es vom parlamentarischen Tisch weg sei, sondern dass er es durchaus ernst nehme.

Das heute hier zur Diskussion stehende Postulat schliesst an das damalige an und nimmt Bezug auf die seither eingetretene Entwicklung der Dinge.

Es ist Ihnen bekannt, dass der Autoverlad am Lötschberg starke Zunahmen erfahren hat. Die verfügbaren Kapazitäten reichen in den Saisonzeiten bei weitem nicht aus, um den Verkehrsanfall ohne grosse Wartezeiten bewältigen zu können. Am Lötschberg kommt es zu grossen Rückstaus, welche den Normalverkehr ins Lötschental oft während Stunden blockieren. Im Kandertal stöhnt die Bevölkerung immer lauter über die Belastung des Anfahrverkehrs zum Autoverlad. Dass sich die Leute über den Lärm, über die Luftverschmutzung, über die Verkehrsbehinderungen usw. beklagen, dem muss man Verständnis entgegenbringen. Dass aufgrund dieser Begebenheiten die Forderung nach Wiederanheben der Verladetarife erhoben wird, bereitet dem Wallis ernsthafte Sorgen.

Die am Lötschberg in den letzten Jahren erreichten Verbesserungen haben die relative Abgeschlossenheit insbesondere des Oberwallis von der Deutschschweiz etwas gemildert. Wie sehr eine Oeffnung für das Wallis ein Bedürfnis darstellt, geht aus der Zunahme der Verladezahlen eindrucksvoll hervor. Trotzdem bleibt das Problem aktuell, dass zwischen dem Wallis und der deutschen Schweiz nach wie vor keine leistungsfähige, sichere, durchgehend verfügbare und den heutigen Anforderungen entsprechende Verbindung für den Privatverkehr besteht. Der Gütertransport – insbesondere für die Beschaffung und den Absatz unserer Produkte, unserer Industrie- und Gewerbebetriebe – ist umständlich und teuer, was die Standortgunst unserer Betriebe beeinträchtigt. Aber auch der Geschäftsverkehr hat mit erschweren Bedingungen fertig zu werden. Nicht zuletzt schafft die heutige Lösung auch für den Tourismus – von dem im Wallis heute rund jeder Dritte lebt – erhebliche Nachteile.

Mit gutem Recht appelliert unser Kanton an die regionalpolitische und staatspolitische Verpflichtung des Bundes, wenn er nach besseren Verkehrsverbindungen zur deutschen Schweiz verlangt. Das Bundesamt für Strassenbau hat der Lötschbergbahn den Auftrag erteilt, eine Studie für einen Autoverlad Heustrich–Goppenstein auszuarbeiten. Eine solche Variante soll geprüft werden, um die Umweltbelastung im Kandertal und Kapazitätsprobleme in Kandersteg lösen zu können. Die Kapazität in Goppenstein, die um einiges tiefer als jene in Kandersteg liegt, die Lötschbergzufahrt und die Situation des dort entstehenden Rückstaus werden durch die erwähnte Variante allerdings nicht verbessert.

Wenn der Autoverlad durch den Lötschberg ein echter Ersatz für die vom Parlament gestrichene Rawillösung werden soll, muss er auf die Anforderungen von heute und morgen zugeschnitten werden. Das bedeutet Einbindung an das Nationalstrassennetz: einerseits an die N 6 in Spiez und andererseits an die N 9 im Rhonetal. Somit drängt sich die Prüfung eines Autoverlades durch einen neuen Lötschberg-Basistunnel auf. Die Vorteile einer solchen Lösung liegen auf der Hand. Die Verkehrs- und Umweltprobleme im Kandertal würden weitgehend gelöst; die zu überwindenden Höhendifferenzen könnten vermieden werden, die Verbindung von Nationalstrasse zu Nationalstrasse wäre direkt gewährleistet; die Schwierigkeiten für die nicht bergstrassen- und wintererfahrenen Automobilisten, insbesondere unsere ausländischen Gäste, könnten beseitigt werden, und zudem wäre der Aufwand bezüglich Rollmaterial, Betriebsenergie usw. wesentlich geringer.

Ein Autoverlad durch einen Lötschberg-Basistunnel könnte einen echten Ersatz für den Rawil darstellen, so wie er in den Postulaten im Zusammenhang mit den Entscheiden zur Ueberprüfung verschiedener Nationalstrassenabschnitte vom Bundesrat zur Prüfung entgegengenommen worden ist. In die zur Zeit laufenden Abklärungen der Varianten für eine neue Eisenbahn-Alpentransversale sind auch der Lötschberg und der Simplon einbezogen. Die mit diesem Postulat angeregte Prüfung eines Autoverlades durch einen Lötschberg-Basistunnel kann mit den Neat-Untersuchungen kombiniert beziehungsweise in diese integriert werden. Der Zeitpunkt, darüber zu befinden, ist deshalb jetzt gegeben.

Postulat Seiler Oeffentlicher Verkehr in der Region Schaffhausen. Förderung

Postulat Seiler Développement des transports publics dans la région schaffhouseise

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
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	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.319
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.06.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	275-277
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 579

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.