

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.

Die Prüfungsergebnisse könnten so bereit sein, wenn die Neat-Varianten in die Entscheidung gehen, und sie müssten in die zu fällenden Entscheide auch einfließen respektive dabei berücksichtigt werden.

Das Projekt eines Lötschberg-Basistunnels ändert nichts am Wert und der Bedeutung des Doppelspurausbaus der Lötschbergbahn und soll die Realisierung der dringend notwendigen Verbesserungen des derzeitigen Autoverlades nicht behindern. Ein guter Teil dieser Investitionen, nämlich das Rollmaterial, kann auch für den Basistunnel verwendet werden, und bis zur Inbetriebnahme des neuen Tunnels dauert es ohnehin gute 15 Jahre. Zudem würden die Bauten des Autoverlades in Kandersteg und Goppenstein auch später noch verwendet.

Der Lötschberg hat seit 75 Jahren im Verkehr zwischen dem Bernerland und dem Wallis grosse Dienste geleistet, seit Jahren auch im Autoverlad. Diese Dienste bedürfen aber eines zeitgerechten Ausbaus. Sie müssen den neuen Anforderungen an die Verkehrsbewältigung zu entsprechen vermögen. Ein Lötschberg-Basistunnel mit einem leistungsfähigen Autoverlad wäre eine solche zeit- und anforderungsgerechte Lösung.

Ich ersuche Sie daher, diesem Postulat zuzustimmen.

**Bundesrat Ogi:** Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Der Möglichkeit eines Autoverlades durch den Lötschberg-Basistunnel wird bei der derzeitigen Aufarbeitung der Entscheidungsgrundlagen für eine neue Eisenbahn-Alpentransversale Rechnung getragen. Primäre Aufgabe einer Neat ist aber die Bewältigung des nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehrs.

Die Frage einer wintersicheren Strassenverbindung vom Berner Oberland ins Wallis wird auch im Zusammenhang mit dem am 2. beziehungsweise 15. Dezember 1986 von den beiden Räten übereinstimmend überwiesenen Postulat geprüft. Der Bundesrat wurde damals bei der Streichung der N 6 durch das Simmental und den Rawil eingeladen, zusammen mit den Kantonsbehörden von Bern und Wallis eine zweckmässige, wintersichere Strassenverbindung aus dem Raume Spiez ins Wallis und die Aufnahme dieser Verbindung als N 6 in das Nationalstrassennetz zu prüfen. Dabei ist aber auch die Möglichkeit des Autoverlades in Betracht zu ziehen.

Den von Ständerat Lauber angesprochenen Bericht – der vom Bundesamt für Strassenbau an die BLS am 19. Oktober gegebene Planungsauftrag – erwarten wir im Laufe dieses Sommers. Nach dem jetzigen Stand der Arbeiten steht mittelfristig eine Lösung mit einem Ueberlaufverkehr im Vordergrund. Die Verladekapazität Goppenstein–Kandersteg oder Kandersteg–Goppenstein wird sich nach Verwirklichung eines Investitionsprogrammes von über 50 Millionen Franken auf 550 Fahrzeuge pro Stunde und Richtung belaufen. Der diese Kapazität übersteigende Verkehr würde in Heustrich durch polizeiliche Massnahmen auf die Bahn umgelenkt. Das ist eine der im Vordergrund stehenden Varianten. Damit würde eine zusätzliche Kapazität von 200 Fahrzeugen pro Stunde geschaffen. Der Autoverlad am Lötschberg würde damit insgesamt die Leistungsfähigkeit einer Rawilstrasse erreichen, wobei aber die Probleme des Kander- und des Lötschentales bestehen bleiben würden. Wir dürfen diese Probleme nicht vergessen; wir müssen sie angehen und hiezu Lösungen finden. Ein Ueberlaufverlad in Heustrich erfordert aber zusätzliche Autozüge sowie bauliche Massnahmen; ich denke an Verladeanlagen, an Gleisanpassungen, an Strassenzufahrten usw. Jüngste Kostenschätzungen der BLS lauten ungefähr wie folgt: 25 Millionen Franken für bauliche Massnahmen und 60 Millionen Franken für drei neue Autoverladezüge.

Noch ein Wort zu Goppenstein: Sofortmassnahmen werden auch in Goppenstein geprüft, und zwar mit dem Ziel, die Erhöhung der Verladekapazität zu erreichen. Hier stehen im Vordergrund: eine dritte Verladerrampe und mehr Stauraum dank einer verbreiterten Zufahrt.

Das die Antwort auf das Postulat Lauber, das wir bereit sind anzunehmen.

**Lauber:** Ich danke Herrn Bundesrat Ogi für die Entgegennahme des Postulates. Ich möchte noch den Wunsch anschliessen, dass der Bundesrat bald die Verordnung zum Treibstoffzollgesetz insofern ändert, als bisher die Verordnung nur Beiträge an die Betriebskosten des Autoverlades vorsieht, aber nicht an die Investitionskosten. Sowohl die Verfassung wie auch das Gesetz geben dem Bundesrat die Möglichkeit, auch Investitionsbeiträge vorzusehen. Ich glaube, die BLS ist nicht in der Lage, die Investitionen, von denen Sie gesprochen haben, allein zu tätigen. Sie ist darauf angewiesen, dass der Bund entsprechende Investitionsbeiträge aus der Treibstoffzollkasse zahlt.

Im übrigen danke ich Ihnen für das Dargelegte und vor allem für die Entgegennahme dieses Postulates.

**Hänsenberger:** Ich bin dankbar, dass ich einige Worte zu diesem Postulat Lauber sagen kann. Als Berner habe ich vorab dem Bund zu danken. Mit der sehr grosszügigen Unterstützung der Eidgenossenschaft ist der Ausbau der Lötschberg-Linie, der BLS, auf Doppelspur möglich geworden und fast zu Ende geführt. Rund 82 Prozent der Aufwendungen werden vom Bund getragen. Der Kanton ist dankbar für diese Hilfe, die zu einer wesentlichen Vergrösserung der Transportkapazität im Personen- und Güterverkehr führt. Die Lötschberg–Simplon-Linie gewinnt durch diesen Ausbau nicht nur für Bern, nicht nur für die Schweiz, sondern auch für den europäischen Nord-Süd-Verkehr an Bedeutung. Aber trotz dieser Steigerung der Kapazitäten am Lötschberg muss die Frage des Lötschberg-Basistunnels ernsthaft geprüft werden, und unter den möglichen neuen Alpentransversalen hat das Projekt Lötschberg–Simplon verschiedene Vorteile. Man rechnet mit einer kürzeren Bauzeit als bei anderen Varianten, auch mit geringeren Kosten. Von den Interessen der Westschweiz wäre auch zu reden und vom Vorteil, dass nicht aller Verkehr in der Gegend Mailand endet.

Das Postulat Lauber – ich bin froh, dass es angenommen wird – ist zu unterstützen. Der Bundesrat soll diese Variante genau prüfen. Der Autotransport ist ja eine der grossen Aufgaben, die von der Bahn erfüllt werden müssen. Bereits jetzt zeichnen sich – trotz dem Ausbau auf Doppelspur – Engpässe am Lötschberg ab. Herr Lauber hat es gesagt: Mit einer Tarifierhöhung könnte sehr rasch eine Verminderung des Autoverlades in Kandersteg erreicht werden. Aber Herr Lauber hat mit Recht von den berechtigten Bedenken der Walliser gegen diese Tarifierhöhungen gesprochen. Eine solche Tarifierhöhung ist ja nicht im Gesamtinteresse unseres Landes. Wir sollten froh sein, dass möglichst viele Autos – und vor allem auch Lastwagen – auf umweltschonende Weise durch die Alpen transportiert werden können.

Für die Zukunft muss ein Tunnel geschaffen werden, der die schweren Lastwagen und die grossen Reisecars nach den EG-Normen bis ans italienische Autobahnnetz durch die Alpen transportieren kann.

Die Koordination SBB/BLS war nie problemlos. Aber die Annahme der Vorlage «Bahn 2000» hat gezeigt, dass das Schweizer Volk wünscht, Bahnanliegen unter dem Gesichtspunkt des ganzen Landes zu betrachten, die Vorteile einer bestehenden Linie, auch wenn sie eine sogenannte Privatbahn ist, dem ganzen Lande dienstbar zu machen. Die Prüfung des Basistunnels am Lötschberg ist nötig. Ein solcher Tunnel wird sich sehr gut in das Netz der «Bahn 2000» einfügen.

Die vom Herrn Bundesrat erwähnte Möglichkeit des Autoverlades ab Heustrich ist zu prüfen. Die langen Stauzeiten in Kandersteg und die enorme Belastung des Kandertals an Spitzentagen könnten damit rasch verkleinert werden. Und der Mehrverkehr, der sich nach der Tarifverbilligung für die Lötschbergdurchfahrt ergeben hat, würde von einem grösseren Strassenstück weg auf die Bahn verlegt.

Dass der Rawiltunnel und die Simmentalstrasse aus dem Nationalstrassennetz entfernt worden sind, ist eine Tatsache. Die Verbindung von Bern ins Mittelwallis hat ihre Bedeutung behalten, und ein Basistunnel am Lötschberg

wäre für diese fehlende Verbindung wohl der beste Ersatz. Die Berner sind für die Annahme des Postulates dankbar.

**Cavelty:** Ich möchte Herrn Bundesrat Ogi für seine interessanten Ausführungen danken und insbesondere auch für seinen Einsatz mit Verkehrsministerkollegen des Cemt.

Auch ich unterstütze das Postulat Lauber und die darin ausgesprochene Zielsetzung des Ausbaus des Lötschbergtunnels. Ich bin allerdings der Meinung, wir sollten heute nicht mehr – das sage ich vor allem an die Adresse meines Vorredners – allzu stark dem Liniendenken nachhängen. Vielmehr ist es nötig, zu einem gesamtheitlichen Netzdenken zu gelangen, einem Konsensdenken, welches Lötschberg, Simplon, Gotthardbasis und Ostalpenbahn in der Form des Ypsilons zusammenfasst, wobei durchaus Prioritäten und zeitliche Abstufungen möglich und nötig sind. Die erste Priorität gehört zweifellos der kurzfristigen Bewältigung des Huckepackverkehrs mit Eckhöhen nach europäischen Massen. Dies ist auf der Lötschberg–Simplon-Strecke mit relativ wenig zeitlichem und finanziellem Aufwand möglich. Zu prüfen sind hier nach neuesten Methoden, die in der Bundesrepublik Deutschland bereits angewendet werden, die Sohlenabsenkung durch Ersetzung des Schotterbettes mit einer Betonplatte und der Einbau einer Stromschiene statt des aufgebauten Stromversorgungssystems, wie wir es jetzt kennen.

Wohlverstanden, der geforderte Ausbau der Lötschberg–Simplon-Linie in diesem Sinne für den Huckepackverkehr soll auf der heutigen Linie erfolgen, weil es pressiert und weil es rasch zu machen ist. In diesem Sinne unterstütze ich das Postulat in dem vom Postulanten vorgebrachten Wortlaut.

Sodann brauchen wir – wie Herr Bundesrat ausgeführt hat – eine Transitachse ohne Bergstrecken. Diese kann auf der Gotthard-Y-Transversale erfolgen.

Schliesslich ist es richtig, auch den Lötschberg-Basistunnel als Ersatz für den Rawil im Sinne des Postulanten ebenfalls zu erstellen. Ich sehe da aber eine gewisse zeitliche Abstufung. Ich versuchte das ganze Konzept in der letzten Session bereits mittels einer Interpellation an den Bundesrat heranzutragen. Leider wird diese Interpellation in dieser Session nicht behandelt. Ich hoffe, diese Hintanstellung sei auf eine besonders gründliche Vorbereitung durch SBB und EVED zurückzuführen. Es wäre zu begrüssen, wenn in der Zwischenzeit bereits zuständigerorts Schritte in die anvisierte Richtung eingeleitet würden. Denn – wie Sie selbst immer wieder betonen, Herr Bundesrat – die Zeit drängt, und der Druck aus dem Ausland für eine integrale Lösung des Transitverkehrs wächst von Tag zu Tag. Eine Vertrostung des Transitverkehrs mit dem Hinweis auf noch vorhandene Transportkapazitäten genügt nicht. Nicht marktgerecht sind auch Hinweise, die in letzter Zeit von amtlicher und halbamtlicher Seite zu hören sind, wonach sich der Güterverkehr den heutigen Gegebenheiten der Bahn anzupassen hätte, indem man die Lastwagen abschräge oder aber auf Container umstelle.

Mit solch monopolistischem Denken holen wir auf dem freien Markt des Transportes keine Kunden für die Bahn zurück. Es müssten punkto Preis, Geschwindigkeit und Bequemlichkeit brauchbare, mit der Strasse konkurrenzfähige Lösungen gesucht, gefunden und realisiert werden. Diese Lösungen erreichen wir nur mit einem neuen, integralen Transitzkonzept, mit einer Transversale, die sowohl den Verkehr aus dem deutsch-französischen Rheinland wie auch aus dem süddeutschen Raum München–Stuttgart–Ulm ins Tessin und dann nach Italien bringen.

In diesem Sinne unterstütze ich das Postulat und bitte, es in einen weiteren Rahmen einzubetten.

*Ueberwiesen – Transmis*

88.022

## Staatsrechnung 1987 Compte d'Etat 1987

Botschaft und Beschlussentwurf vom 30. März 1988  
Message et projet d'arrêté du 30 mars 1988

Bezug durch die Eidgenössische Drucksachen- und Materialzentrale, Bern  
S'obtiennent auprès de l'Office central des imprimés et du matériel, Berne

Beschluss des Nationalrates vom 13. Juni 1988  
Décision du Conseil national du 13 juin 1988

**M. Ducret, rapporteur:** J'ai le plaisir de vous présenter le rapport sur les comptes de 1987. Au cours des séances de la commission, nous avons travaillé dans d'excellentes conditions, accompagnés que nous étions par MM. Bucher et Ayer. Je dois dire que les services de la Confédération nous apportent beaucoup d'aide et que notre travail s'en trouve allégé et amélioré.

Je me limiterai tout d'abord à quelques considérations liminaires. Selon l'article 48 de la loi sur les rapports entre les conseils, les Commissions des finances sont compétentes pour traiter le compte d'Etat de la Confédération.

Pour accomplir sa tâche, notre commission a tenu quatre séances de section et une séance plénière, au cours de laquelle elle a eu des entretiens avec les directeurs d'office ainsi qu'avec des chefs de département.

Par ailleurs, outre le message sur le compte d'Etat 1987, la commission a disposé, comme de coutume, d'une volumineuse documentation complémentaire établie par les départements, ainsi que des rapports qu'elle a demandés selon les besoins de l'administration.

Tous ces éléments permettent à la commission d'apprécier le compte d'Etat dans son ensemble aussi bien que dans ses détails.

Les données générales pour le compte 1987 sont les suivantes: recettes du compte financier, 24,9 milliards; dépenses du compte financier, 23,8 milliards; excédent de recettes du compte financier, 1,056 milliard. Ce dernier montant ne comprend pas les versements des PTT puisqu'ils ont été reportés d'une année. Autrement, il aurait été de 1,226 milliard. Le boni du compte général se monte à 344 millions, le découvert du bilan atteint 17,2 milliards.

Nous constatons d'emblée que ces résultats sont très favorables. L'excédent de recettes de 885 millions par rapport au montant budgétisé est dû pour l'essentiel à l'évolution favorable de l'économie. En effet, alors que les chiffres du budget étaient fondés sur une croissance de 2 pour cent, on peut provisoirement admettre qu'elle sera plutôt de 2,5 pour cent.

Le renchérissement a été plus faible que prévu: -1 pour cent. La baisse du dollar a permis aussi de réaliser des économies substantielles. Les économies que je vous ai signalées, Monsieur le Président de la Confédération, ont été réalisées dans le secteur des produits pétroliers. On note pour ce seul secteur du Département militaire une économie de 24 millions. Un de vos fonctionnaires m'avait dit que la baisse du dollar n'aurait aucune influence. Or, si 24 millions n'ont aucune importance .... Peut-être s'intéresse-t-on seulement aux influences qui se chiffrent par milliards!

Par rapport à 1987, la croissance des dépenses atteint 2,9 pour cent et reste en-dessous de la moyenne de ces dernières années.

La croissance a été supérieure à la moyenne dans les domaines suivants: enseignement et recherche, prévoyance sociale, agriculture et alimentation. Cette évolution est due notamment au renforcement de la recherche fondamentale dans les Ecoles polytechniques fédérales, à l'augmentation du nombre des rentiers AVS – cela avait été indiqué avant la votation de dimanche dernier – aux contributions agricoles

## **Postulat Lauber Lötschberg-Basistunnel. Autoverlad**

## **Postulat Lauber Loetschberg. Transport de véhicules par un tunnel de base**

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	88.439
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.06.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	277-279
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 580