

2. Gemäss den Angaben der SRG wurden vor ungefähr zehn Jahren auf den zweiten Radioprogrammen Vorträge übertragen, darunter auch Vorlesungen der Seniorenuniversität. Diese Art von Sendungen ist aufgegeben worden, weil die radiophonische und damit passive Uebertragung von Vorträgen nicht zweckmässig erschien. Für eine Uebertragung ausserhalb des Vortragssaals scheint ein Kassettenservice das angemessenste System zu sein. Ein solches funktioniert bereits für bestimmte Seniorenkurse. Die SRG weist daneben auf die bestehenden Kontakte zwischen den zweiten Programmen und den Universitäten sowie auf die daraus resultierende Teilnahme von Referenten an Radiosendungen mit den gleichen Themen hin.

Loeb François: Ich bin von der Antwort nicht befriedigt. Und zwar genau aus dem Grund, den Sie vorher genannt haben. Sie haben nämlich gesagt, man sollte schauen, dass sich die Einschaltquoten der zweiten Senderketten erhöhen. Es geht mir nur um diesen Punkt.

91.3333

Motion der LdU/EVP-Fraktion Teuerungskämpfung und staatlich festgelegte Preise

Motion du groupe Adl/PEP Blocage des prix et tarifs des services publics

Wortlaut der Motion vom 2. Oktober 1991

Der Bundesrat wird ersucht, im Interesse der Teuerungskämpfung in den nächsten zwei Jahren beziehungsweise solange die Inflationsrate 3 Prozent übersteigt:

- a. bei Bundesunternehmungen, auf die ein breiteres Publikum angewiesen ist (z. B. SBB, PTT), dafür zu sorgen, dass die Preise beziehungsweise Tarife nicht erhöht werden;
- b. bei von ihm festgelegten Preisen generell auf Erhöhungen zu verzichten, sofern nennenswerte Auswirkungen auf das Preisniveau zu befürchten sind.

Mit einem solchen Verhalten kann der Bundesrat dazu beitragen, das Aufkommen einer Inflationsmentalität – im Sinne der Erwartung steigender Preise – zu verhindern.

Texte de la motion du 2 octobre 1991

Le Conseil fédéral est chargé, pour lutter contre le renchérissement pendant les deux prochaines années, ou aussi longtemps que le taux d'inflation dépassera 3 pour cent, de:

- a. faire en sorte que les prix et tarifs des entreprises fédérales qui sont au service d'un large public (notamment CFF, PTT) ne soient pas majorés;
- b. renoncer d'une manière générale à augmenter les prix fixés par lui-même, s'il est à craindre qu'une hausse ait d'importantes répercussions sur le niveau des prix.

Ainsi le Conseil fédéral peut-il contribuer à éviter l'apparition d'une mentalité inflationniste (l'attente d'une hausse des prix).

Sprecher – Porte-parole: Wiederkehr

Schriftliche Begründung

Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort.

Développement par écrit

Les auteurs renoncent au développement et demandent une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 12. Februar 1992

Preisstabilität ist dann gewährleistet, wenn sich Gesamtangebot und Gesamtnachfrage im Gleichgewicht entwickeln. Uebersteigt hingegen die Nachfrage das Angebot, so können die übermässigen Ansprüche nur noch nominell und nicht mehr real befriedigt werden. Daraus resultieren Preissteigerungen. Die effektive Nachfrage in einer Volkswirtschaft ist von den Geldvorräten der Wirtschaftenden und deren Möglichkeiten zur Kreditbeschaffung abhängig. Die Geldmenge und insbesondere die monetäre Basis (Banknoten und Giroguthaben) werden von der Nationalbank gesteuert, die mit der Verstärkung des Geldmengenwachstums einen sinnvollen Pfad zwischen Wachstum der Wirtschaft und Inflation zu steuern versucht. Die gegenwärtigen Inflationsraten zeigen, dass dieses Gleichgewicht noch nicht erreicht ist.

Die Tarife sowohl der SBB als auch der PTT haben sich in den vergangenen Jahren weit weniger stark erhöht als der Landesindex der Konsumentenpreise. Während der Landesindex zwischen 1977 und 1990 um 52 Prozent stieg, nahmen der Preisindex der Eisenbahnleistungen nur um 42 Prozent, die PTT-Taxen gar nur um rund 4 Prozent zu. Beide Verkehrsbetriebe haben somit in den letzten Jahren ihre Preise deutlich schwächer erhöht, als es der allgemeinen Teuerung entsprechen würde. Auch bei den übrigen staatlich festgelegten Preisen ist eine gegenüber dem Landesindex deutlich weniger starke Teuerung eingetreten. Soweit zum Tatbeständlichen.

Grundsätzlich darf nicht gefolgert werden, die Teuerung werde übersteuert, wenn zu einem bestimmten Zeitpunkt Tarife stärker erhöht werden als die allgemeine Teuerung. Die allgemeine Teuerungsrate stellt einen Durchschnitt dar, der sowohl aus steigenden als auch fallenden Preisänderungen zusammengesetzt ist. Bei nicht kontinuierlichen Preisanpassungen können sich deshalb Sprünge ergeben, die zwar höher ausfallen als die kurzfristige Teuerungsrate, bei längerfristiger Betrachtung aber immer noch unter der entsprechenden Teuerung liegen. Die öffentlichen Betriebe haben, wie dargelegt, in der Vergangenheit die Teuerung nicht angeheizt, ihre Preise sind hinter der allgemeinen Teuerung zurückgeblieben.

Im Landesindex der Konsumentenpreise haben die Eisenbahntarife ein Gewicht von 0,8 Prozent, Post- und Telefonarife zusammen ein solches von 1,8 Prozent und die Radio-/Fernsehkonzessionsgebühren ein solches von 0,5 Prozent. Eine 10prozentige Erhöhung aller dieser Tarife würde somit den Landesindex der Konsumentenpreise bei sonst stabilen Preisen um 0,3 Prozent steigern.

Bei den Verkehrsbetrieben fällt schliesslich ins Gewicht, dass eine ausbleibende Anpassung der Tarife bei steigenden Kosten das Unternehmensergebnis verschlechtert, soweit die Kostensteigerungen nicht durch Erhöhung der Produktivität wettgemacht werden können. Werden die Tarife nicht angepasst, so steigen die Defizite (bzw. sinken die Gewinne der PTT), was über den allgemeinen Bundeshaushalt sozialisiert wird. Anstelle beispielsweise der Verkehrsteilnehmer, die die von ihnen verursachten Kosten tragen sollten, wird die öffentliche Hand, werden die Steuerzahler im allgemeinen herangezogen. Bei einem Preisstopp wären im übrigen auch unternehmensinterne Investitionen zur Steigerung der Produktivität gefährdet.

Im übrigen ist darauf hinzuweisen, dass gemäss PTT-Organisationsgesetz (SR 781.0; Art. 14 Abs. 1 Bst. k) der Bundesrat die ausschliessliche Kompetenz zur Festsetzung der PTT-Taxen hat, eine direkte Mitsprache der eidgenössischen Räte deshalb ausgeschlossen ist. Bezüglich den SBB ist im SBB-Gesetz (SR 742.31; Art. 3) sowie im Transportgesetz (SR 742.40; Art. 9) die Unabhängigkeit der Unternehmung bezüglich ihrer Tarife im marktwirtschaftlichen Bereich festgehalten. Die Motion beschlägt Belange, welche im alleinigen Wirkungsbereich des Bundesrates liegen.

Rapport écrit du Conseil fédéral du 12 février 1992

La stabilité des prix est réalisée lorsque l'offre et la demande globale se développent tous deux au même rythme. Si par

contre la demande dépasse l'offre, l'excès de demande ne peut plus être satisfait qu'en termes nominaux et non réels. Il en résulte des hausses de prix. La demande effective dans une économie donnée dépend des encaisses détenues par les agents économiques et de leurs possibilités d'obtenir des crédits. La masse monétaire et, en particulier, la base monétaire (billets de banque et dépôts à vue) sont contrôlées par la Banque nationale, laquelle s'efforce de tracer une voie raisonnable entre la croissance économique et l'inflation au moyen d'une croissance régulière de l'émission de monnaie. Les taux d'inflation enregistrés présentement montrent bien que cet équilibre n'est pas encore atteint.

Les tarifs des CFF, comme ceux des PTT, ont augmenté ces dernières années bien moins rapidement que l'indice des prix à la consommation. Alors que l'indice suisse augmentait de 52 pour cent entre 1977 et 1990, l'indice du prix des prestations ferroviaires ne progressait que de 42 pour cent et celui des tarifs PTT de 4 pour cent seulement. Les deux entreprises de transport ont ainsi relevé leurs prix dans une mesure nettement inférieure à celle du renchérissement en général. Mais également en ce qui concerne les autres prix administrés, fixés par l'Etat, on a enregistré une hausse des prix moins rapide que celle de l'indice des prix suisse. Voilà, en résumé, les faits tels qu'ils se présentent.

Fondamentalement, lorsqu'à un moment donné les tarifs progressent plus rapidement que l'évolution des prix en général, il y a surcompensation du renchérissement. Le taux d'inflation général constitue en fait une moyenne qui résulte aussi bien de variations des prix à la hausse qu'à la baisse. Lors d'adaptations irrégulières, il peut y avoir des sauts qui dépasseront le renchérissement à court terme, mais qui, à plus longue échéance, se révéleront inférieurs à l'évolution générale des prix. Par le passé, les entreprises publiques n'ont pas, comme on l'a montré, attisé le renchérissement général, leurs hausses de prix sont restées bien en retrait du renchérissement.

Dans l'indice suisse des prix à la consommation, les tarifs des chemins de fer ont un poids de 0,8 pour cent, les tarifs postaux et téléphoniques un poids de 1,8 alors que les concessions radio/TV en ont un de 0,5. Une augmentation de 10 pour cent de tous ces tarifs n'entraîne qu'une hausse de l'indice suisse des prix à la consommation de 0,3 pour cent, pour autant que les autres prix restent inchangés.

En ce qui concerne les entreprises de transport, il importe de constater que la renonciation à une hausse des tarifs se traduit par une détérioration du résultat d'entreprise, si la hausse des coûts n'a pas pu être compensée par une augmentation de la productivité. Si les tarifs ne sont pas adaptés, les déficits augmentent (ou, dans le cas des PTT, le bénéfice diminue), lesquels sont mis à la charge de la communauté par le biais du budget général de la Confédération. Au lieu que ce soit les usagers des transports qui supportent les coûts qu'ils occasionnent, ce sont les contribuables dans leur ensemble qui sont appelés à les couvrir. En cas de blocage des prix, les investissements propres à l'entreprise visant à une augmentation de la productivité se trouveraient menacés.

Par ailleurs, il convient de rappeler que d'après la loi sur l'organisation des PTT (RS 781.0; art. 14, al. 1, let. k) le Conseil fédéral a la compétence exclusive de fixer les tarifs des PTT, un droit de regard direct des Chambres fédérales est par conséquent exclu. Pour ce qui est des CFF, la loi sur les Chemins de fer fédéraux (RS 742.31; art. 3) ainsi que la loi sur le transport public (RS 742.40; art. 9) affirment l'indépendance de l'entreprise en ce qui concerne les tarifs des prestations commerciales. La motion touche à des domaines qui relèvent de la compétence exclusive du Conseil fédéral.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.

Wiederkehr: Unsere Motion verlangt erstens, dass der Bundesrat im Interesse der Teuerungsbekämpfung in den nächsten zwei Jahren, beziehungsweise solange die Inflationsrate

mehr als drei Prozent beträgt – im Moment schwankt sie um fünf Prozent herum –, bei Bundesunternehmen, auf die ein breiteres Publikum angewiesen ist (also PTT und SBB), dafür sorgt, dass die Preise bzw. die Tarife nicht erhöht werden.

Zweitens verlangt unsere Motion, dass der Bundesrat bei von ihm festgelegten Preisen generell auf Erhöhungen verzichtet, sofern sonst nennenswerte Auswirkungen auf das Preisniveau zu befürchten sind. Mit einem solchen Verhalten könnte der Bundesrat dazu beitragen, das Aufkommen einer Inflationsmentalität – also dass sich die Leute einfach auf steigende Preise einstellen – zu verhindern.

Der Bundesrat lehnt die Motion ab. Unter anderem mit der Begründung, Preisstabilität sei dann gewährleistet, wenn sich Gesamtangebot und Gesamtnachfrage im Gleichgewicht entwickelten. Wenn hingegen die Nachfrage das Angebot übersteige, so könnten die übermässigen Ansprüche nur noch nominell und nicht mehr real befriedigt werden. Das stimmt natürlich, aber nur für einen Monopolbetrieb wie die SBB oder die PTT. Wenn freie Konkurrenz herrschen würde, könnten diese Ansprüche eben auch real befriedigt werden. Wir hätten einen echten Wettbewerb, den wir bei den PTT und den SBB aber nicht haben.

Eine Freiburger Studie hat folgendes herausgefunden: Ein Ehepaar mit zwei Kindern – sie gehen zur Schule, brauchen das Postauto, die Bahn, die jetzt auch wieder um 10 Prozent aufschlagen – würde eigentlich 24 Prozent Lohnerhöhung brauchen, um gegenüber einem kinderlosen Ehepaar einen Ausgleich zu haben, also nur damit die Auslagen aufgrund der zwei Kinder wieder ausgeglichen würden. Es macht für das breite Publikum einiges aus, ob die Tarife jetzt um 10 Prozent – also weit über die Teuerungsrate hinaus – steigen oder nicht. Der Bundesrat hätte es in der Hand, die Inflationsmentalität zu brechen, indem er sagt: Die Preise für das breitere Publikum halten wir während zweier Jahre, bzw. solange die Teuerungsrate 3 Prozent übersteigt, auf demselben Niveau. Nachher – das würde unsere Motion gestatten – könnten die Preise wieder angehoben werden, aber sachte und «süferlig», Herr Bundesrat.

Sie werden mir antworten: Die leere Bundeskasse verträgt das nicht. Sie werden mir antworten: Wenn nicht das Publikum, das diese Dienstleistungen beanspruchen will, dafür bezahlt, muss die Differenz mit allgemeinen Steuermitteln beglichen werden; das ist selbstverständlich richtig. Aber mir geht es gerade darum, dass von den Preissteigerungen bei diesen breit gesetzten Dienstleistungen nicht wiederum diejenigen Bevölkerungskreise am meisten betroffen sind, die ohnehin nicht auf der Sonnenseite des Lebens stehen. Und den Willen zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr fördern Sie mit den Tarifeinsteigerungen auch nicht.

Bundesrat Ogi: Die Motion verlangt ein Einfrieren der staatlich beeinflussten Preise, besonders bei SBB und PTT; dadurch könnten die Teuerung und eine Inflationsmentalität gedämpft werden. Das ist – auf einen kurzen Nenner gebracht – die Stossrichtung dieser Motion.

Zuerst etwas Grundsätzliches – nicht zuletzt aufgrund dessen, was Herr Wiederkehr jetzt gesagt hat, aber auch aufgrund dessen, was im Vorfeld dieser Diskussion von Seiten der Nationalbank gesagt wurde –: Weder SBB-Preise noch PTT-Preise haben in der Vergangenheit die Teuerung angeheizt. Wenn man das so behauptet, ist das nicht richtig. Ich möchte die Gelegenheit nutzen, um das klarzustellen. Im Gegenteil, die Preise sind in den letzten zehn bis fünfzehn Jahren bei den SBB und den PTT immer unter der Teuerung geblieben und haben damit sogar zur Teuerungsdämpfung beigetragen.

Ich gestehe durchaus ein: Dieser Vorstoss ist sympathisch. Aber wir müssen uns fragen – und da haben wir eine Verantwortung, Herr Wiederkehr –: Was geschieht, wenn wir diese Preise einfrieren? Nun haben Sie bereits gesagt, was ich sagen werde – aber ich werde Ihnen auch sagen, warum.

Herr Wiederkehr, die Unternehmensrechnung würde sich noch mehr verschlechtern, und die Defizite würden noch mehr steigen. Ich sage Ihnen das, weil wir hier – der Bundesrat und Sie als Parlament – auch die Finanzverantwortung tragen. Des weiteren würde die SBB-Rechnung den Bundeshaushalt noch

stärker belasten, und die PTT könnten weniger abliefern. Die PTT haben in den letzten Jahren – mit Ausnahme des letzten und möglicherweise des laufenden Jahres – dem Bund einige Milliarden Franken abgeliefert. Das ist wohl auch eine Medaille wert. Aber die Situation hat sich bei den PTT stark geändert.

Die Rechnung schliesst in diesem Jahr mit rund 292 Millionen Franken Defizit ab. Sie wissen, dass beispielsweise die PTT schon heute viele gemeinwirtschaftliche Leistungen übernehmen. Denken Sie an den Postautodienst, er hat uns im letzten Jahr etwa 120 Millionen Franken gekostet; denken Sie auch an die Verbilligung der Zeitungstaxen, diese belastet die PTT mit etwa 200 bis 250 Millionen Franken. Es sind gemeinwirtschaftliche Leistungen, die sehr ins Gewicht fallen.

Sie haben vor einer Stunde beispielsweise eine Motion des Ständerates als Postulat überwiesen, wo es darum geht, dass man das Problem der gemeinwirtschaftlichen Leistungen angeht. Ist es richtig, dass die PTT diese Leistungen übernehmen sollen, auch in Zukunft, nachdem man ihnen jetzt das Monopol im Rahmen des Fernmeldegesetzes wegnimmt?

Die PTT leisten heute schon sehr viel. Deshalb muss man sich schon überlegen – jetzt, nachdem das neue Fernmeldegesetz am 1. Mai 1992 in Kraft tritt –, ob man diesen Karren noch weiter beladen darf. Ist es richtig, dass anstelle der Benutzer nun die öffentliche Hand die zusätzlichen Kosten übernehmen soll? Das ist eine Grundsatzfrage. Sie sind der Meinung: ja, das sei durchaus eine Möglichkeit. Es gibt aber andere Leute, die sagen: Das ist nicht in Ordnung; derjenige, der viel fährt, soll auch mehr bezahlen. Das gilt nicht nur für den Strassenbereich, sondern auch für den öffentlichen Verkehr. Schliesslich fehlen den Unternehmungen dann auch die Mittel für Rationalisierungsinvestitionen; Sie stellen damit quasi ein Bein in Frage. Wir müssen aber investieren, um einigermaßen mit dem Ausland – auch im Eisenbahnbereich – Schritt halten zu können.

Der Bundesrat achtet darauf, die Preise nicht übermässig ansteigen zu lassen. Das ist auch seine Aufgabe; er wacht darüber. Der Bundesrat trägt bei den PTT und bei der SRG auch die Verantwortung. Er ist zuständig für die Tariffragen und eben nicht das Parlament. Es liegt also nicht am Parlament, hier direkte Vorschriften zu machen, wenn Sie diese Regelung auch weiterhin aufrechterhalten wollen.

In diesem Sinne bitte ich Sie, diese Motion abzulehnen. Herr Wiederkehr, wir wollen kein volkswirtschaftliches Seminar durchführen. Es ist aber wichtig, dass SBB und PTT in einem sich verschärfenden Wettbewerb über gleich lange Spiesse verfügen und bezüglich Tarifgestaltung nicht zu eng gehalten werden. Ich bin mit Ihnen einverstanden: Die Mobilität ist zu billig. Aber Ihre Lösung führt nicht zum Erfolg.

Ich bitte Sie deshalb, diese Motion abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung der Motion
Dagegen

17 Stimmen
84 Stimmen

90.592

Motion Béguelin Bundesgesetz über den Transitverkehr Loi sur le trafic de transit

Wortlaut der Motion vom 20. Juni 1990

Der Bundesrat wird eingeladen, dem Parlament ein Bundesgesetz über den Transitverkehr vorzulegen, das die gesamte Transitpolitik der Schweiz auf Strasse und Schiene regelt. Das Gesetz soll insbesondere enthalten:

In einem allgemeinen Teil die Grundsätze, dass:

- die Schweiz ihren Anteil am alpenquerenden Transitverkehr im Rahmen der folgenden drei Punkte übernimmt;
- der Verkehr die Lebensgrundlagen im Alpenraum nicht zerstören darf;
- das Gesamtverkehrsvolumen dementsprechend angepasst werden muss;

- der gesamte Transitgüterverkehr schon in den nächsten Jahren auf die Bahn verlagert wird.

In einem Teil Transitbahnverkehr:

- Massnahmen zur systematischen Ausschöpfung der Reserven des vorhandenen Eisenbahnnetzes;

- Massnahmen zur qualitativen Verbesserung des Bahnangebotes;

- Verzicht auf Ausbaugeschwindigkeiten von über 200 km/h für Bahnen im Alpenraum;

- Regelung eines Baubeschlusses für die Neat bzw. die Gründung einer entsprechenden Trägerorganisation.

In einem Teil Transitstrassenverkehr:

- Festhalten an der Gewichtslimite und am Sonntags- und Nachtfahrverbot für Nutzfahrzeuge;

- Verzicht auf den Ausbau bestehender und den Bau neuer Strassentransitachsen.

Texte de la motion du 20 juin 1990

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement une loi sur le trafic de transit réglant de manière globale la politique du transit par rail et par route à travers la Suisse.

Cette loi comprendra notamment, dans une partie générale, les principes suivants:

- la Suisse prend en charge le transit à travers les Alpes sous réserve des points ci-après;

- le trafic ne doit pas détruire les bases existentielles dans l'espace alpin;

- le volume global du trafic doit être adapté en conséquence;

- l'ensemble du transit des marchandises doit se faire sur rail dès ces prochaines années.

Dans une partie réservée au transit ferroviaire:

- mesures visant à l'exploitation systématique des réserves existantes du réseau ferroviaire;

- amélioration qualitative de l'offre de transports ferroviaires;

- rejet de toute mesure visant à atteindre une vitesse de plus de 200 km/h dans l'espace alpin;

- réglementation de la construction des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA); le cas échéant, fondation d'une organisation chargée de cette construction.

Dans une partie réservée au trafic routier:

- maintien de la limite de poids et de l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche pour les poids lourds;

- rejet de toute mesure visant à développer les artères de transit ou à en construire de nouvelles.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aguet, Ammann, Bäumlin Ursula, Bircher Silvio, Bodenmann, Borel François, Braunschweig, Brügger Cyrill, Bundi, Carobbio, Danuser, Diener, Eggenberger Georges, Gardiol, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Haller, Hubacher, Jeanprêtre, Lanz, Ledergerber, Leuenberger Ernst, Leuenberger Moritz, Leutenegger Oberholzer, Longet, Mauch Ursula, Meizoz, Ott, Pitteloud, Rechsteiner, Reimann Fritz, Schmid Peter, Stappung, Ulrich, Vollmer, Zbinden Hans, Züger, Zwygart (39)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

La nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) ne saurait suffire pour résoudre tous les problèmes liés au transit, ni pendant la période qui nous sépare de sa réalisation, ni dans l'avenir plus lointain. Sans mesures d'appoint, la NLFA risque de devenir un investissement à fonds perdu grevant lourdement les ressources de la Confédération et des chemins de fer. Pour une grande partie de la population, la NLFA, qui ne peut manquer d'avoir des répercussions sur l'environnement, n'est acceptable que si elle est intégrée dans une politique du trafic de transit respectueuse de l'homme et de l'environnement.

Motion der LdU EVP-Fraktion Teuerungsbekämpfung und staatlich festgelegte Preise

Motion du groupe Adl/PEP Blocage des prix et tarifs des services publics

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.3333
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.03.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	290-292
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 983

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.