

CH_VB 20015444 vom 9. Juni 1987

Bundesverwaltung, 1987-06-09, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb__td_class__metadataCell__20015444__td_

FR: CH_VB 20015444 du 9 juin 1987

IT: CH_VB 20015444 del 9 giugno 1987

Erwägungen

E. 9

juin 1987 ken tun, denn Sie wissen, welchen Standpunkt ich bezüglich des Kulturartikels bei der Diskussion in der Kommission wie auch vor dem Volk vertreten habe. Ich war selber bei verschiedenen Volksversammlungen dabei. Ich bin etwas erstaunt, denn ich habe fast den Eindruck, als ob ein Beschluss des Volkes bei gewissen Leuten überhaupt keine Folgen zeitige. Das Volk hat sich leider-leider sage ich - so ausgesprochen. Ich bin der Auffassung, gewisse Kulturvertreter seien an diesem leidigen Ausgang selber schuld; das muss ich offen sagen. Ich wiederhole aber: selbstverständlich brauchen wir eine fundierte Verankerung der Kulturpolitik des Bundes. Nach dem Beschluss des Volkes vom letzten Jahr möchte sich der Bundesrat eine gewisse Zeit nehmen, um die ganze Sache noch einmal zu überdenken. Das bedeutet aber nicht, dass die heutige Kulturpolitik verändert wird. In der jüngsten Botschaft über die Beiträge an die Pro Helvetia haben wir klar festgehalten, dass die aktuelle föderalistische Kulturpolitik weiter verfolgt wird, wenn das Parlament es will (Sie wissen ganz genau, dass auch von hoher Warte vor der Volksabstimmung behauptet wurde: wenn es ein Nein gibt, dann muss man halt gegenüber der heutigen Politik zurückkriechen). Wir möchten mit dem Einverständnis des Parlamentes diese Politik grosse modo wie bisher weiter verfolgen. Eine Verstärkung dieser Politik gibt es unserer Auffassung nach - angesichts des Volksentscheids vom letzten Jahr - nicht, bis der Bundesversammlung ein neuer Kulturartikel vorliegt. Zum Zeitverlauf kann ich mich heute nicht äussern. Wir wollen einmal hören, was der Ständerat und der Nationalrat zur Botschaft über die Pro Helvetia und eventuell auch zu Ihrer Motion sagen werden. Frage 9: Müller-Meilen. Bestand an Katalysatorfahrzeugen des Bundes Parc des véhicules de la Confédération équipés de catalyseurs Wie hoch ist heute der Anteil an Katalysatorfahrzeugen am Bestand der benzinbetriebenen Motorfahrzeuge des Bundes, der PTT und der SBB, und bis wann rechnet der Bund damit, den ganzen Bestand mit Katalysatoren ausgerüstet zu haben ? Bundesrat Koller: Seit dem 1. Juli 1985 werden mit Benzin betriebene Verwaltungs- und Dienstfahrzeuge der Bundesverwaltung sowie Instruktorwagen der Armee nur noch mit Katalysatoren beschafft. Insgesamt sind in diesem Zeitraum rund 920 Katalysatorfahrzeuge neu beschafft worden. Der prozentuale Anteil der mit Katalysator ausgerüsteten Personenwagen der Bundesverwaltung und der Instruktorwagen beträgt heute rund 17 Prozent. In diesem Zusammenhang darf daran erinnert werden, dass dieser Anteil im landesweiten Mittel der zivil immatrikulierten Motorfahrzeuge heute bei etwas über 5 Prozent liegt. Weil ältere Motorfahrzeuge aus technischen und Kostengründen nicht nachträglich mit Katalysatoren ausgerüstet werden können, dürfte es noch etwa sechs Jahre dauern, bis alle Personenwagen der Bundesverwaltung und der Instruktorwagen auf dem Weg der Neubeschaffung über Katalysatoren verfügen. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den PTT und SBB. Bei den PTT liegt der Anteil der mit Katalysator ausgerüsteten Motorfahrzeuge heute bei rund 12, bei den SBB bei rund

E. 10

Prozent. Bei beiden Regiebetrieben wird der gesamte Bestand der benzinbetriebenen Verwajungs- und Dienst- fahrzeuge in sieben bis acht Jahren über Katalysatoren verfügen.

Frage 10: Wyss. Sendung im Deutschen Fernsehen über die schwei- zerische Armee Emission sur l'armée suisse à la télévision allemande Im Ersten Deutschen Fernsehen ist am Montag, den 1. Juni, eine Sendung unter dem Titel «Der Traum vom Schlachten der heiligsten Kuh» gesendet worden, die ein Zerrbild unse- rer Armee zeigte, die bei aller Offenheit für die Pressefreiheit als bedenklich bezeichnet werden muss. In der Sendung wurde mitgeteilt, dass offizielle Stellen in Bern sich gewei- gert hätten, an der Sendung mitzuwirken. Ich frage den Bundesrat an, ob diese Aussage stimmt. Wenn ja, was waren die Gründe für eine Absage, und wie beurteilt er in diesem Zusammenhang den Inhalt der Sendung ? Frage 11: Müller-Wiliberg. Deutsches Fernsehen. Frontalangriff auf unsere Armee Emission sur l'armée suisse à la télévision allemande Im Gegensatz zu ändern ausländischen Fernsehsendungen über die Schweizer Armee wurde am Deutschen Fernsehen am 1. Juni 1987 ein provozierender ARD-Dokumentarfilm des Schweizer Journalisten Brodmann ausgestrahlt. Schweizer Schriftsteller und «Aussteiger aus der Armee» verletzen das Ehrgefühl vieler Landsleute durch ihre negati- ven und diffamierenden Aeusserungen über unsere Armee aufs tiefste. 1. Wusste der Bundesrat um diese Ausstrahlung ? 2. Welcher Einfluss kann auf solche Sendungen ausgeübt werden ? 3. Kann der Bundesrat Gegenmassnahmen treffen, z. B. im Sinne einer Gegendarstellung, und ist er bereit, diese und mögliche andere Massnahmen zu treffen ? 4. Was ist vorgesehen, um in Zukunft solche Machenschaf- ten zu verhindern ? Frage 12: Oehen. Deutsches Fernsehen. Sendung über die schwei- zerische Armee Emission sur l'armée suisse à la télévision allemande Diffamierung der Schweizer Armee im Ersten Deutschen Fernsehen vom 1. Juni 1987 - Sendung «Der Traum vom Schlachten der heiligsten Kuh». Wie beurteilt der Bundesrat die oben erwähnte Sendung ? Welche Möglichkeiten stehen den Behörden zur Verfügung, um Verdrehungen und Unwahrheiten über unser Land und seine Institutionen in den Massenmedien zu begegnen ? Bundesrat Koller: Während der Vorbereitung des genann- ten Fernsehfilms hat dessen Autor den Informationsdienst des eidgenössischen Militärdepartementes telefonisch um die Stellungnahme eines möglichst ranghohen Vertreters der Armeeführung - Generalstabschef oder Ausbildungs- chef - zur Initiative für die «Abschaffung der Schweizer Armee» ersucht. Aufgrund des Primats der Politik über die Armee gilt im EMD der Grundsatz, dass sich Armeevertreter öffentlich zu politischen Fragen nicht äussern, bevor Bun- desrat und eidgenössische Räte zu einem Geschäft abschliessend Stellung bezogen haben. Das Begehren wurde in der gewünschten Form deshalb zwar abgelehnt, doch wurde Herrn Brodmann empfohlen, bei einem höhe- ren Stabsoffizier im Ruhestand um eine solche Stellung- nahme nachzusuchen. Geeignete Adressen ehemaliger Generalstabs- und Ausbildungschefs wurden ihm genannt. Es wurde ihm ausserdem geraten, sich auch bei Parlamenta- riern um eine Meinungsäusserung zu bemühen. Warum der Film keine solche Stellungnahme 'enthielt, ist dem Bundesrat nicht bekannt. Klar scheint ihm indessen, dass eine solche Erklärung an dem vom Autor und seinen sonstigen Gesprächspartnern offensichtlich gewollten armeefeindlichen Grundmuster des Films nichts hätte ändern können. Den Inhalt dieser Sendung betrachtet der Bundesrat als Propaganda für die Initiative zur Abschaffung der Armee. Dem Bundesrat ist unverständlich, dass eine ausländische, staatliche Anstalt für die Sendung eines der- art tendenziösen, gegen eine zentrale Institution eines befreundeten Landes gerichteten Films Hand bot. Beson- ders bedauerlich findet er, dass sich namhafte Schweizer dazu hergaben,

in bezug auf Einsatz und Auftrag unserer Milizarmee krasse geschichtliche Unwahrheiten zu verbreiten.

9. Juni 1987 N 707 Fragestunde Der Bundesrat denkt nicht daran, gegen dieses oder ähnliche Medienerzeugnisse irgendwelche Schritte zu unternehmen. Er weiss vielmehr - und der Posteingang im EMD seit vergangenem Dienstag bestätigt diese Erkenntnis-, wie klar die ganz grosse Mehrheit des Schweizervolkes derart tendenziöse Sendungen durchschaut. Im übrigen wird der Bundesrat Gelegenheit haben, im Rahmen der Botschaft zur Volksinitiative «Schweiz ohne Armee» die Gründe darzulegen, weshalb wir es nach wie vor für notwendig, gerecht und richtig halten, jenen notfalls mit Waffengewalt zu widerstehen, die uns die Fähigkeit nehmen möchten, uns selbst zu regieren. Mit dieser Antwort betrachten wir auch die dringliche einfache Anfrage von Herrn Bonny zum gleichen Gegenstand als erledigt, (teilweise Beifall) Question 13: Jeanneret.

Schwerverkehrsabgabe Redevance sur les poids lourds La taxe poids lourds malheureusement introduite par la Suisse en 1985 ne cessant d'être la cause de conflits avec les autres pays européens, que pense le Conseil fédéral des négociations actuellement en cours? Que va-t-il faire face à une situation qui empire régulièrement, pour sauvegarder les intérêts légitimes des transporteurs helvétiques, tout en conservant des relations positives avec les Etats voisins? Question 14: Houmard. Lastwagenkrieg «Schweiz-Italien» Guerre des camions «Suisse-Italie» Le Conseil fédéral a décidé le 1er juin 1987 de surseoir à l'introduction du régime de contingentement et d'autorisation et, éventuellement, de droits d'entrée supplémentaires pour les poids lourds italiens. Cependant, les camions suisses, qui effectuent des transports en trafic triangulaire avec l'Italie continuent d'être soumis à des contrôles systématiques de la part des autorités douanières italiennes. Comme les autorisations ne sont plus disponibles, les Suisses sont exclus du trafic triangulaire alors que les Italiens ne sont soumis à aucun régime d'autorisation, ni en trafic bilatéral, ni en triangulaire et ni en transit. Quelles sont les mesures envisagées par le Conseil fédéral pour remédier à cette situation inadmissible? Bundesrat Stich: Wir antworten hier gleichzeitig auf die Fragen der Nationalräte Jeanneret und Houmard sowie auf die früher eingereichte Interpellation von Nationalrat Schärli. Verschiedene Staaten belasten den schweizerischen Schwerverkehr mit Retorsionsabgaben, die in der Regel höchstens spiegelbildlichen Charakter haben. Der Bundesrat bedauert, dass diese ausländischen Abgaben einseitig und damit diskriminierend schweizerische Fahrzeuge treffen, während bekanntlich die Schwerverkehrsabgabe auf schweizerischen und ausländischen Fahrzeugen in gleichem Ausmass erhoben werden. Im übrigen sind wir überzeugt, dass die Schwerverkehrsabgabe im Ausland nur als Vorwand benutzt wird, um die schweizerische Verkehrspolitik im Strassen-Güterverkehr mit ihren, was den Umweltschutz betrifft, vergleichsweise fortschrittlichen Bestimmungen - Mass- und Gewichtsbeschränkungen, Nacht- und Sonntagsfahrverbot - zu bekämpfen. Die vor zwei Jahren aufgenommenen Verhandlungen mit Italien über ein bilaterales Transportabkommen sind zurzeit unterbrochen. Anfangs April hat Italien zudem begonnen, Gegenmassnahmen zu ergreifen, die den durch schweizerische Fahrzeuge ausgeführten sogenannten Dreiländerverkehr ernsthaft gefährden und dazu angetan sind, die schweizerischen Transportunternehmen aus diesem wichtigen Marktsegment hinauszudrängen. Der Bundesrat hat entschieden gegen diesen Bruch eines bilateralen Übereinkommens von 1970 protestiert und von der italienischen Regierung die rasche Wiederherstellung normaler Zustände verlangt. Sollte dies nicht geschehen, so wären wir gezwungen, die Einfahrten von in Italien immatrikulierten Lastwagen in die Schweiz zu kontingentieren. Das italienische Verkehrsministerium hat

sein grundsätzliches Interesse an einer Wiederaufnahme der Verhandlungen aufgrund eines schweizerischen Vorschlags auf dem Gebiete des kombinierten Verkehrs signalisiert. Ende letzter Woche teilte uns diese Behörde mit, dass sie für die schweizerischen Transporteure wieder Bewilligungen für den Dreiländerverkehr erteilen wird. Der Bundesrat hofft, dass mit diesem Beschluss wieder der Status quo ante hergestellt werden wird. Von Schweizer Seite werden zurzeit die Vorschläge zur Verbesserung des Angebotes für den kombinierten Verkehr Strasse-Schiene ausgearbeitet, die demnächst Gegenstand neuer Verhandlungen mit Italien bilden werden. Jedenfalls müssen die Schwerverkehrsprobleme mit diesem Land im Rahmen der schweizerischen Verkehrspolitik gelöst werden. M. Houmard: Je remercie le Conseil fédéral de sa réponse. Je voudrais simplement attirer son attention sur le fait qu'actuellement ce transport triangulaire n'est toujours pas possible, sinon par des voies détournées. Je pense que le Conseil fédéral n'est pas d'accord que l'on utilise des voies illicites, c'est-à-dire modifications de documents pour pouvoir malgré tout passer en transit en Italie. C'est pour cette raison que la situation est très pressante et que je demande que l'on puisse, dans un délai très court, trouver une solution afin d'arrêter ces modalités illicites. Bundesrat Stich: Was schweizerisches Recht anbelangt, werden keine illegalen Wege beschritten. Zum anderen ist festzuhalten, dass in Italien Wahlen bevorstehen und vermutlich wieder eine neue Regierung bestimmt werden wird. Im Moment ist es ausserordentlich schwierig, Kontakte zu haben. Es ist uns letzten Freitag versprochen worden, dass wir diese Bewilligungen bekommen sollten. Es hat sich dann gezeigt, dass der zuständige Sachbearbeiter krank war. Leider ist er auch heute noch krank. Frage 15: Oehen. Amtshilfe in Steuersachen. Konventionsentwurf der OECD Entraide administrative en matière fiscale. Projet de convention de l'OCDE Nach Artikel 1 der Europarats-Statuten - Menschenrechte und grundlegende Freiheiten - hat jeder Bürger eines Europarat-Staates das Recht, jederzeit fortzuziehen, auszuwandern und sich dort niederzulassen, wo ihm die Bedingungen (seien es fiskalische oder andere) zusagen, sofern es ihm das jeweilige Landesrecht erlaubt. Ist der Bundesrat nicht auch der Ueberzeugung, dass der Amtshilfe-Konventionsentwurf der OECD, womit auch ohne Deliktsverdacht mit Hilfe eines internationalen, elektronischen Steuerdatenaustausches selbst die völlig legale Steuer-ervermeidung verunmöglicht werden soll, die eingangs erwähnten Rechte und Freiheiten verletzen würde? Bundesrat Stich: Der Bundesrat betrachtet weder das Statut noch die Instrumente des Europarates als fundamentale Garantie der Menschenrechte und grundlegenden Freiheiten im Sinne der Fragestellung. Der Konventionstext widerspricht gewissen schweizerischen Rechtsgrundsätzen wie auch der Auffassung unseres Landes über die internationale Zusammenarbeit in Steuersachen. Der Bundesrat hat daher den Inhalt der Konvention abgelehnt und beabsichtigt nicht, ihr beizutreten. Dementsprechend hat unser Land anlässlich seiner Behandlung im Europarat vom 6. April 1987 gegen den Konventionstext gestimmt.

CFF. Gestion et comptes 1986 708 N 9 juin 1987 Frage 17: Günter. Strecke Spiez-Interlaken. Umstellung Bahn-Bus Ligne BLS Spiez-Interlaken. Remplacement par un service d'autocars An einer kürzlichen Kommissionssitzung hat Bundesrat Schlumpt zu erkennen gegeben, dass in Sachen Umstellung Bahn- zu Busbetrieb ein erfreuliches Umdenken im Departement stattgefunden hat. So sollen jetzt auch der Schutz der Umwelt bei der Erteilung einer Bewilligung mit einbezogen werden. Darf daher die Bevölkerung der betroffenen Dörfer, welche sich fast einhellig der Absicht der BLS, einen Busbetrieb einzuführen, widersetzt, hoffen, dass der Bundesrat den Bahnanschluss aufrecht erhalten

wird? Bundesrat Schlumpf: Eine gänzliche Umstellung der Bahnlinie Spiez-Interlaken stand überhaupt nie zur Diskussion. Die stündlichen Schnellzugsverbindungen Bern-Thun-Spiez-Interlaken bilden bisher schon und auch in Zukunft das wichtigste Verkehrsangebot. Mit «Bahn 2000» wird dieses stündliche Angebot noch verdichtet werden. Wenn das Vorhaben «Goldenpass», also Montreux-Spiez-Interlaken-Luzern, verwirklicht werden kann - ich halte die Idee für sehr gut -, wird diese Strecke noch aufgewertet. Geprüft wird nur die Frage, ob allenfalls Regionalzüge durch Busbetriebe zu ersetzen sind, damit an der Strecke liegende Orte besser versorgt werden können. Das wurde ausgelöst durch ein Begehren, zusätzliche Bahnhalte einzuschalten, was als nicht zweckmässig erachtet wurde. Dann hat man eine Arbeitsgruppe eingesetzt, in der alle Gemeinden und auch die regionale Planungsgruppe neben BLS und SBB vertreten sind. Beschlüsse wurden keine gefasst, und die Sache wurde bei uns auch gar nicht anhängig gemacht. Es steht also keine allgemeine Umstellung zur Diskussion, im Gegenteil. #ST# 87.027 SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1986 CFF. Gestion et comptes 1986 Fortsetzung - Suite Siehe Seite 690 hiervor - Voir page 690 ci-devant Kühne, Berichterstatter: Wir kommen zum Abschluss der Eintretensdebatte zu Geschäftsbericht und Rechnung der SBB für das Jahr 1986. Die Rechnungsablage unserer Staatsbahn ist am vergangenen Donnerstag mit recht viel Goodwill aufgenommen worden. Dies im Gegensatz zur harten Kritik, wie sie vor wenigen Jahren jeweils angebracht wurde. Es standen Personalfragen im Mittelpunkt, und ich möchte kurz auf sie eingehen. Der Geschäftsleitung unserer Staatsbahn ist bescheinigt worden, dass sie nach unternehmerischen Grundsätzen handelt. Dazu ist sie von den eidgenössischen Räten gemäss Leistungsauftrag verpflichtet worden. Im Leistungsauftrag 1987 lautet Artikel 1 Absatz 1: «Die Schweizerischen Bundesbahnen richten Angebot und Investitionen auf die Anforderungen des Marktes aus.» Artikel 2: «Sie streben im Rahmen der nachstehenden Bestimmungen nach unternehmerischen Grundsätzen den Rechnungsausgleich an.» In verschiedenen Voten schimmerte Kritik durch, die Generaldirektion gehe mit den Rationalisierungsanstrebungen zu weit. Attraktivität und guter Ruf der SBB aufgrund ihrer Kundenfreundlichkeit könnten Schaden nehmen durch Schliessung von Stationen und Reduktion der Zugsbegleitung. Andererseits ist das Ergebnis nur dank der Einsparungen bei den Personalkosten nicht schlechter ausgefallen. Die Kosten für Besoldungen und Sozialleistungen machen, wenn Sie die Besoldungen, Zulagen und Vergütungen, Beiträge an Personalversicherungen und Ergänzungsleistungen für die Personalversicherungen zusammenzählen, den Löwenanteil der Aufwendungen aus, nämlich 58,7 Prozent. Es ist nun Aufgabe der Geschäftsleitung der SBB, den Zielkonflikt auszugleichen - zwischen den Wünschen der Bahnkunden, den Wünschen des Personals und dem Auftrag, nach unternehmerischen Grundsätzen den Rechnungsausgleich anzustreben. Diese Aufgabe kann nur mit gewissen Konzessionen nach verschiedenen Seiten gelöst werden. Die erfreuliche Zunahme der Bahnbenützung kann dabei durchaus neue Gesichtspunkte ergeben. Aber ein generelles Nachlassen der Bestrebungen für eine rationelle Betriebsführung und - damit zwangsläufig verbunden - schlechtere Ergebnisse würden die bahnfremde Stimmung im Schweizer Volk wieder ins Gegenteil umschlagen lassen. Zudem würden für Investitionen die Mittel fehlen. Generaldirektor Latscha hat der Kommission erklärt, dass die Meinungsverschiedenheiten über die Zugsbegleitung im Gespräch mit dem Personal beigelegt werden können. Der Präsident der Generaldirektion hat uns auch informiert, dass die Anwerbung von Personal - vor allem in den grösseren Agglomerationen - zunehmend schwieriger werde. Mit verschiedenen gezielten Aktionen wird versucht, die Jugendlichen anzusprechen. Die

Rekrutierung von Nachwuchs ist eine bedeutende Angelegenheit für unsere Bahnen. Die älteren Jahrgänge sind im Personalkörper stark vertreten. In den nächsten Jahren werden viele in Pension gehen. Die Schwierigkeiten bei Neueinstellungen haben den Personalbestand zudem um 550 Einheiten weiter absinken lassen - auf das historische Tief von 37 010 Einheiten, d. h. um 550 Einheiten tiefer, als es die Geschäftsleitung plante. Ich verweise auf die Ausführungen auf den Seiten 24, 25 und 26 des Geschäftsberichtes. Dazu kommt die recht hohe Zahl der krankheitsbedingten Absenzen, die ihrerseits zu Engpässen beim Bezug von Freitagen führt. Diese Probleme sind recht komplex. Die Verkehrskommission hat Vertrauen in den Verwaltungsrat und die Generaldirektion der SBB. Sie haben nun die Aufgaben zu lösen. Die eidgenössischen Räte haben in letzter Zeit verschiedene wichtige Entscheidungen gefällt, so namentlich den Leistungsauftrag 1987, die Tarifvergünstigungen und das Modernisierungskonzept «Bahn 2000», und Sie haben somit den Rahmen abgesteckt. Es gilt nun zu optimieren. Eine Geisterbahn, wie sie Herr Ammann etwas übertrieben an die Wand gemalt hat, will niemand. Die Verkehrspolitik von Bundesrat und Parlament hat Zug und Ziel. Folgen wir ihr also weiter! In diesem Sinne bitte ich Sie, den Beschlüssen der Verkehrskommission zuzustimmen. M. Massy, rapporteur: Concernant le débat d'entrée en matière, force est de constater que les différents groupes du Parlement n'émettent que peu de critiques ou en tout cas des critiques peu importantes face à la gestion et aux comptes. Les députés reconnaissent les gros efforts fournis par la Direction générale des CFF. Il est bien entendu et nous autres, commissaires, sommes d'accord qu'une direction générale même excellente, sans un personnel qualifié et bien préparé à sa tâche, ne peut venir à bout de tous les problèmes des transports ferroviaires. Rendons donc à César ce qui est à César; c'est toute la régie fédérale à qui nous rendons un hommage mérité pour ses prestations. On a critiqué aussi une trop grande rationalisation de l'administration des CFF. Bien entendu, il faut éviter les excès en tout, et surtout dans toutes les directions. L'attractivité du rail ne peut être maintenue sans un minimum de gares desservies, sans un personnel capable de rassurer et d'aider les voyageurs. On est étonné de voir comment un contrôleur, dans le train, remplit son devoir de père de famille, d'accompagnateur de groupe ou tout simplement de gardien itinérant. Troisièmement, on a parlé du salaire du personnel, de l'adaptation des CFF à devenir une entreprise compétitive.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Fragestunde Heure des questions In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1987 Année Anno Band II Volume Volume Session Sommersession Session Session d'été Sessione Sessione estiva Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 06 Séance Seduta Geschäftsnummer --- Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 09.06.1987 - 14:30 Date Data Seite 702-708 Page Pagina Ref. No 20 015 444 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.