

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Eisenbahn
Akteure	Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Bühlmann, Marc
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Hirter, Hans
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Hirter, Hans; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Eisenbahn, Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), 1991 - 2013*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	3
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	4
Parteien	4
Linke und ökologische Parteien	4
Verbände	4
Verkehr	4

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
BIF	Bahninfrastrukturfonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
USAM	Union suisse des arts et métiers
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FTP	Fonds de financement des transports publics
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
ASTAG	Association suisse des transports routiers
LITRA	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.05.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Côté helvétique, les réactions au contenu du mandat de négociations ont été variées.

Si les partis gouvernementaux ont salué l'ouverture des pourparlers, les milieux écologistes se sont inquiétés d'une éventuelle levée de l'interdiction des 40 tonnes. A ce sujet, l'Association Transport Environnement (ATE) a fait savoir que, bien qu'elle ne considère pas la suppression de la limite des 28 tonnes comme un tabou, celle-ci devrait être accompagnée de mesures rendant le rail compétitif. Elle a ajouté, de concert avec Greenpeace, que si de telles mesures n'étaient pas prises, elle n'hésiterait pas à lancer un référendum. Les auteurs de l'initiative des Alpes - opposés pour leur part catégoriquement à la suppression voire même à un relâchement de cette limite - ont fait recours contre le mandat de négociations auprès de la Commission européenne et ont adressé une pétition au parlement européen, estimant qu'un tel mandat constituait une violation flagrante de l'Accord sur le transit valable jusqu'en 2004. L'Association suisse des transports routiers (ASTAG) a quant à elle répété son intérêt pour une levée progressive de la limite des 28 tonnes. Sur le volet aérien, la direction de Swissair s'est déclarée satisfaite, et a relativisé l'impossibilité pour elle d'effectuer des vols entre deux destinations communautaires, estimant que cette question constituerait l'objet de la prochaine étape des négociations.

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU
VOLKSINITIATIVE
DATUM: 03.11.2011
SUZANNE SCHÄR

Anfang 2011 gab der Bundesrat bekannt, die geplante Vorlage zur **Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur FABI** als Gegenentwurf zur VCS-Initiative „Für den Öffentlichen Verkehr“ ausgestalten zu wollen. Ende März gab er die FABI-Vorlage in die Vernehmlassung. Kernstück bildet der sogenannte Bahninfrastrukturfonds BIF, der künftig Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Bahn- und Agglomerationsverkehrs finanziell tragen soll. Dazu sollten der FinöV-Fonds (Neat- und ZEB-Projekte, Anschlüsse ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz HGV, Lärmschutz) und die bisherigen über Leistungsvereinbarungen mit den SBB bzw. Rahmenkredite fliessenden allgemeinen Bundesmittel für den öffentlichen Verkehr in den BIF überführt werden. Zur Deckung des geschätzten Mehrbedarfs von knapp CHF 1 Mrd. jährlich für den Unterhalt und den Ausbau der Schieneninfrastruktur von SBB und Privatbahnen bis 2030 sollen neue Finanzierungsquellen erschlossen werden. Diskutiert wurden Kantonsbeiträge, Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer über eine Pauschalierung bzw. Plafonierung des Fahrkostenabzugs für Auto- und Bahnpendler sowie die weitere Erhöhung der Trassenpreise. In der Vernehmlassung wurde v.a. die geplante Plafonierung des Fahrkostenabzugs auf der Höhe eines Jahresabonnements im Agglomerationsverkehr (bei CHF 800) sowie die dauerhafte Übertragung des Mineralölsteueranteils von 25% aus dem FinöV-Fonds in den BIF und damit die Perpetuierung der Querfinanzierung Strasse-Schiene kritisiert. In der Presse fand zudem die zu erwartende Verteuerung der Bahntarife breite Resonanz. (Zur Einsetzung der interdepartementalen Arbeitsgruppe (UVEK, EFD) zur Finanzierung der Bahninfrastruktur Fibi Ende 2009 siehe hier.)¹

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU
VOLKSINITIATIVE
DATUM: 10.12.2012
NIKLAUS BIERI

In seiner Botschaft zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ und zum direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über **Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI**) vom Januar 2012 beantragte der Bundesrat dem Parlament, die Volksinitiative Volk und Ständen zur Ablehnung und den direkten Gegenentwurf zur Annahme zu empfehlen. Der Bundesrat wies in der Botschaft auf die Finanzierungslücke von bis zu CHF 500 Mio. pro Jahr hin, welche durch den notwendigen Ausbau, die Inbetriebnahme von neuen Projekten (Durchmesserlinie Zürich, NEAT Gotthard und Ceneri, CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) Genf) sowie durch den Unterhalt der immer stärker belasteten Infrastruktur anfallt. Neue Ausbauprojekte wurden auf weitere CHF 500 Mio. pro Jahr geschätzt und der mittelfristige finanzielle Bedarf auf rund CHF eine Milliarde pro Jahr veranschlagt. Zudem verursachten Verzinsung und Rückzahlung des FinöV-Fonds ab 2019 jährlich Kosten von CHF 600-700 Mio. Der befristete FinöV-Fonds solle in den neuen, unbefristeten Bahninfrastrukturfonds BIF überführt werden. Der BIF solle künftig Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Bahn- und Agglomerationsverkehrs finanziell tragen.

Zu den Finanzierungsinstrumenten des BIF gehören die Quellen des FinöV (zwei Drittel der LSVA-Erträge, ein Mehrwertsteuerpromille sowie befristete Mittel aus der Mineralölsteuer), die ordentlichen Mittel des Bundeshaushalts für Betrieb und Erhaltung der Bahninfrastruktur sowie drei neue Instrumente: Mehreinnahmen aus der direkten Bundessteuer (aus dem verkleinerten Fahrkostenabzug), Mittel aus der Erhöhung der Trassenpreise und eine Neuregelung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Kantonen, welche die Kantone zur Finanzierung der Publikumsanlagen der Bahn verpflichtet. Auch das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur „STEP“ war Teil der bundesrätlichen Botschaft. Akzente in der Langfristperspektive setzte der Bundesrat mit der Kapazitätssteigerung bei Schiene, Zügen und Bahnhöfen. Im Personenverkehr soll auf Strecken mit grosser Nachfrage der Viertelstundentakt eingeführt und der Güterverkehr gestärkt werden. STEP soll in mehreren Ausbausritten erfolgen, wobei der Bundesrat diese dem Parlament alle vier oder acht Jahre unterbreiten will. Der Ausbausritt 2025 beinhaltet die Einführung des Halbstundentaktes auf den Strecken Locarno–Lugano, Zürich–Chur, Zürich–Lugano und Bern–Luzern, den Ausbau der letzten eingleisigen Strecke für den Güterverkehr (Ligerz–Twann), sowie Massnahmen und Investitionen in betriebsnotwendige Anlagen bei Privatbahnen und auf dem gesamten Eisenbahnnetz. Die Diskussion der Vorlage wurde im November des Berichtjahres im Ständerat aufgenommen. Anfang Dezember 2012 fasste der Ständerat sowohl im Entwurf 2 (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“) als auch in den Entwürfen 3 (FABI) und 4 (Ausbausritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur) vom Entwurf des Bundesrates abweichende Beschlüsse. Der Ständerat folgte geschlossen seiner Kommission, welche aus taktischen Gründen so viele weitere Projekte aufnahm, dass das Investitionsvolumen mit CHF 6,4 Mrd. fast doppelt so hoch ausfiel, wie vom Bundesrat vorgesehen (CHF 3,5 Mrd.). Eingang in das Ausbaupaket fand im Ständerat die erste Etappe des sogenannten Bahn-Y (Bodensee–Rheintal–Verbindung bis Chur), was die Verbindung St. Gallen–Chur verbessern soll. Das Bahn-Y war von den St. Galler Ständesvertretern Rechsteiner (sp) und Keller-Sutter (fdp) lanciert und mit geschicktem Lobbying in die Vorlage eingebracht worden. Da das Programm des Bundesrates den überwiegenden Teil der Investitionen in der Westschweiz bzw. im westlichen Mittelland vorsah, verbündeten sich die Ostschweizer Kantone, um mit dem Bahn-Y auch vom Ausbauprogramm zu profitieren. Folgende weiteren Projekte wurden vom Ständerat aufgenommen: Ein drittes Gleis zwischen Gümligen und Münsingen, der Ausbau des Bahnhofs Genf Cornavin, eine Überwerfung im Knotenpunkt Pratteln, Massnahmen zur Reisezeitverkürzung zwischen Bern und Lausanne sowie Ausbauten in Aarau. Um die Nordwestschweiz, Zürich und Luzern ins Boot zu holen, sah der Ständerat CHF 300 Mio. für Projektierungsarbeiten für den Brüttenertunnel (Zürich), den dritten Jura-Durchstich (Nordwestschweiz) und den Luzerner Tiefbahnhof vor. Nach dem Entscheid des Ständerates kommentierten kritische Stimmen in den Medien, das Paket sei überladen und bringe langfristig untragbare Unterhaltskosten mit sich. Der Nationalrat wird die Vorlage 2013 behandeln. Beide Räte verlängerten zudem die Bearbeitungsfrist der VCS-Initiative um ein Jahr (bis März 2014).

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 04.10.2007
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, le projet de **hausse de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**, censée entrer en vigueur au 1er janvier 2008, a suscité de violentes oppositions provenant des milieux routiers et de l'USAM. Le projet de l'Office fédéral des transports (OFT) prévoit de faire passer la redevance de 2,44 centimes par tonne-kilomètre à 2,70 centimes (+11% en moyenne). Cette augmentation permettra à la Confédération d'encaisser CHF 100 millions supplémentaires par année, dont CHF 65 millions pour les grands chantiers ferroviaires. L'ASTAG a catégoriquement rejeté cette hausse, estimant que, selon la Constitution, elle ne pourrait se justifier que si le trafic lourd ne couvrait pas ses coûts. L'USAM a quant à elle fait savoir qu'elle mettrait tout en œuvre pour l'empêcher. Les milieux économiques se sont également mobilisés pour combattre cette hausse au motif qu'elle mettrait à mal la compétitivité des entreprises suisses. À l'inverse, l'ATE et l'Initiative des Alpes (IA) ont plébiscité le projet de l'OFT. Le président de l'IA, Fabio Pedrina, s'est même montré favorable à une hausse nettement supérieure (20-30%) afin d'encourager plus fortement le transfert des marchandises de la route au rail. En septembre, le Conseil fédéral a confirmé sa décision d'une hausse moyenne de 11% et l'a communiquée à l'Union Européenne (UE). Bien que relayée au sein du parlement, l'opposition des transporteurs routiers et des milieux économiques n'y a pas trouvé un soutien suffisant. Par 93 contre 78, le Conseil national a en effet rejeté une motion Kunz (udc, LU) visant à obliger le Conseil fédéral à renoncer à la hausse de la RPLP. La motion Kunz (udc, LU) a été rejetée par la totalité des

membres présents des groupes socialiste et écologiste, les représentants de l'extrême gauche et 17 PDC (5 seulement ayant voté pour). La Chambre basse a également refusé une motion Teuscher (pe, BE) (06.3497) visant à soumettre les voitures de livraison d'un poids inférieur à 3,5 tonnes à la RPLP.²

Eisenbahn

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 21.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Après avoir déjà augmenté massivement leurs prix en 1991, **les CFF ont annoncé une nouvelle hausse, de l'ordre de 9.8 pour cent** (7 pour cent pour la deuxième classe) en moyenne des tarifs dès le 1er mai 1992, destinée principalement à compenser l'inflation. Pour sa part, l'abonnement demi-prix passera de CHF 110 à 125 (+13.6%). Lors de la discussion sur le budget 1992 de la Confédération, les Chambres, sur proposition du gouvernement, ont en effet décidé de supprimer cette aide pour 1992. Cela a soulevé les protestations de toutes les entreprises de transport public, des syndicats de cheminots ainsi que de l'AST. Selon elles, cet abonnement, vendu à deux millions d'exemplaires depuis sa naissance en 1986, est devenu un élément central de la politique des transports en Suisse. Quant aux abonnements généraux, ils augmenteront de 6.5 pour cent pour la deuxième classe et de 14.5 pour cent pour la première classe. Ces hausses ont engendré les protestations de la Fondation pour la protection des consommateurs, cependant que «Monsieur prix», après examen, a autorisé leur entrée en vigueur.³

ANDERES
DATUM: 15.11.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil fédéral a mis en consultation les propositions de ce rapport, réaffirmant toutefois sa préférence pour la construction simultanée des deux tunnels. Il a en outre ajouté que les trois nouvelles mesures de financement proposées - à savoir la hausse de 10 centimes sur les carburants, la taxe ferroviaire et le prélèvement des 2/3 du produit de la taxe poids lourd - seraient soumises sous la forme d'un seul article constitutionnel à l'approbation du peuple et des cantons.

Lors de la procédure de consultation, les réactions n'ont de loin pas été positives. Ainsi, les cantons romands et bernois ont accueilli assez froidement les propositions du groupe de travail, rejetant catégoriquement la variante consistant à construire prioritairement le tunnel du Gothard ainsi qu'émettant des doutes sur la sécurité et la rentabilité d'un tunnel du Lötschberg sur une seule voie. Les cantons de Suisse orientale ont quant à eux rejeté la proposition de renoncer au raccordement avec leur région. Enfin, ceux de Suisse centrale, de concert avec le Tessin et Zurich, ont exigé que les voies d'accès soient réalisées en même temps que le tunnel de base, même s'il fallait renoncer pour ce faire à toute construction au Lötschberg. Sur la question du financement, les cantons se sont exprimés de manière plus unanime et plus positive, même si certains ont proposé un recours plus massif à l'emprunt ou une hausse de la TVA. Les associations de défense des utilisateurs de la route ont à l'inverse critiqué principalement le mode de financement. Le Touring Club suisse (TCS), l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) et la Fédération routière suisse (FRS) ont rejeté la proposition d'augmenter le prix de l'essence, estimant inadmissible que ce soient les utilisateurs de la route qui financent pour près de 70 pour cent les projets ferroviaires. L'ASTAG a réitéré son opposition catégorique au montant de la taxe poids lourd. Selon le lobby routier, une taxe sur la consommation, sous la forme d'une hausse de la TVA ou d'une taxe sur l'énergie fossile, ainsi qu'un recours plus important à l'emprunt seraient préférables. L'Association Transport Environnement (ATE) et le Service d'information des transports publics (LITRA) ont en revanche accueilli favorablement les propositions du Conseil fédéral en matière de financement, envisageant même une hausse du prix de l'essence plus importante. Concernant la question des deux variantes, l'ACS, la FRS et l'ATE se sont exprimés en faveur de la construction en priorité du tunnel de base du Gothard, les autres organisations s'abstenant de prendre position sur ce point.⁴

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 11.10.2008
NICOLAS FREYMOND

Les CFF ont suscité une vague d'indignation lorsqu'ils ont annoncé, fin septembre, qu'ils envisageaient d'imposer une **surtaxe sur les trajets pendulaires** dès fin 2009. En principe, il s'agit de fixer le prix du billet non plus seulement sur la base de la distance du trajet, mais aussi en fonction de l'heure (creuse ou de pointe) à laquelle le trajet est effectué. La Fédération romande des consommateurs (FRC) et l'ATE ont dénoncé un abus vis-à-vis de la clientèle captive, c'est-à-dire les usagers qui dépendent des CFF pour se rendre à leur travail. Face à la virulence des critiques, les CFF ont dû faire marche arrière et reformuler leur projet. Ils ont alors communiqué leur intention de

proposer des offres meilleur marché aux heures creuses, de sorte à inciter les personnes qui le peuvent à voyager en dehors des heures de pointe, sans surtaxe pour les pendulaires.⁵

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Linke und ökologische Parteien

In der **Verkehrspolitik** wollten die Grünen ihre Position für weniger Mobilität verteidigen. Bereits im Januar kündigte Co-Präsidentin Regula Rytz an, ein Referendum zu unterstützen, sollte der Bau einer zweiten Gotthardröhre beschlossen werden. Das bis anhin von den Grünen besetzte VCS-Präsidium wollte man ebenfalls nicht kampflos der SP überlassen: neben der letztlich gewählten Evi Allemann (sp, BE) trat deshalb auch Aline Trede (gp, BE) an. Mitte April brachten die Grünen zudem die Idee eines Gelegenheits-Halbtax-Abonnements in die Diskussion um die Preise im öffentlichen Verkehr ein. Die „Bahnkarte 25“ soll für CHF 50 im Jahr die Bahnreisen um 25% verbilligen. Damit würden Anreize für Gelegenheitszugfahrer gesetzt, die vermehrt auf die Strasse ausweichen würden, gab Regula Rytz, Co-Präsidentin der Grünen in einem Interview zu Protokoll. Eine ähnliche Idee war in Deutschland mit einigem Erfolg im Jahr 2002 eingeführt worden. Schliesslich forderten die Delegierten im November in einer Resolution, dass bis 2050 nur noch Autos auf Schweizer Strassen fahren dürfen, die mit grünem Strom fahren. Dies soll durch eine Erhöhung der Auto-Importsteuer und der Umwandlung von Parkplätzen in Standplätze mit Ladestationen erreicht werden. Darüber hinaus müsse möglichst rasch ein verursachergerechtes Mobility-Pricing eingeführt werden.⁶

Verbände

Verkehr

In den Interessenorganisationen der Verkehrsteilnehmer sorgte die Volksabstimmung über die **NEAT** für einigen Konfliktstoff. Im **ACS opponierten** vor allem die Westschweizer Sektionen gegen dieses als zu teuer bezeichnete Bauwerk, das zu 25% aus Treibstoffzollgeldern finanziert werden soll. Angesichts dieser Stimmungslage beschlossen die **Delegierten Stimmfreigabe**. Auf gleiche Weise zog sich der Nutzfahrzeugverband ASTAG **aus dem Dilemma**. Beim Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) waren es vor allem die welschen Sektionen, welche sich gegen die fundamentalistischen Verkehrsgegner namentlich der Zürcher Sektion und gegen die direkt betroffenen Urner für die NEAT einsetzten. Mit einem recht **deutlichen Ergebnis von 54:29 Stimmen** behielten die Pragmatiker unter den Delegierten die Oberhand. Beim TCS bereitete der Entscheid zugunsten der Unterstützung der NEAT keine Probleme.

Der TCS entschied zudem mit einer **deutlichen Mehrheit**, das von der Auto-Partei, dem ACS, dem Centre patronal und der ASTAG lancierte Referendum gegen die Benzinzollerhöhung um **20 Rappen nicht zu unterstützen**.⁷

1) Presse vom 20.1.–22.1. und 28.1.–29.1.11 (Billettpreise), Presse vom 5.2., 1.4. und 2.4.11; NZZ, 18.1.11 und 25.6.11; Presse vom 13.7.11 (Vernehmlassung); NLZ, 22.7.11, Exp., 28.7.11 (regionalpolitisch geprägte Berichterstattung zu FABI); NZZ, 27.8.11; Presse vom 3.11.11.

2) BO CN, 2007, p. 502 (Teuscher) et 1679 ss. (Kunz), LT, 21.2.07 (ASTAG, ATE, IA et USAM); NZZ, 23.2.07 (ASTAG et USAM); SoZ, 15.7.07 (milieux économiques); DETEC, communiqué de presse, 12.9.07 (CF).

3) BO CE, 1991, p. 1048; BO CN, 1991, p. 2274; Presse du 19.7., 22.8., 26.8., 19.11. et 21.11.91; SHZ, 31.7.91; NZZ, 21.9.91; SHZ, 10.10.91.

4) NO, 29.8.95; Bund, 31.8.95; presse du 14.9.95; TA, 15.11.95.

5) TA, 26.9., 3.10 et 4.10.08, LT et NLZ, 27.9.08; NZZ, 29.9.08; Lib. et 24h, 6.10.08; LT, 11.10.08 (marche arrière).

6) NZZ, 21.1.13; AZ, 22.4.13; So-Bli, 22.9.13; NZZS, 20.10.13; NZZ und TG, 11.11.13.

7) Bund, 12.10.92; TA, 26.10.92; NZZ, 20.6.92 und 28.10.92; NZZ und TA vom 13.6. und 25.6.92; Presse vom 15.6.92

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 11.11.2013

MARC BÜHLMANN

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN

DATUM: 28.10.1992

HANS HIRTER