

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Verkehrspolitik
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Parlamentarische Initiative
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Hirter, Hans
Holenstein, Katrin

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrspolitik, Parlamentarische Initiative, 1985 - 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Institutionen und Volksrechte	1
Bundesverwaltung - Organisation	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Eisenbahn	4
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	4

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
SNB	Schweizerische Nationalbank
BAKOM	Bundesamt für Kommunikation
SRG	Schweizerische Radio- und Fernsehgesellschaft
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
IFG	Infrastrukturfondsgesetz
SFSV	Spezialfinanzierung Strassenverkehr

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFEV	Office fédéral de l'environnement
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
BNS	Banque nationale suisse
OFCOM	Office fédéral de la communication
SSR	Société suisse de radiodiffusion
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
LFIInfr	Loi sur le fonds d'infrastructure
FSCR	Financement spécial pour la circulation routière

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Institutionen und Volksrechte

Bundesverwaltung – Organisation

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 10.05.2006
HANS HIRTER

Der Nationalrat lehnte eine parlamentarische Initiative der SVP-Fraktion im Vorprüfungsverfahren ab. Sie verlangte eine Parlamentarische Untersuchungskommission (PUK) zur **Überprüfung der Organisation und Strukturen des UVEK**. Angepeilt waren insbesondere das BAZL, Bereiche der NEAT, die Regulierung des Mobilfunks und der Schutz vor nichtionisierender Strahlung, weil mit dem BAKOM und dem BAFU sowohl Bewilligungs- als auch Kontrollinstanz im UVEK angesiedelt sind. Die Mehrheit des Rates vertrat die Ansicht, dass das Departement für die von der SVP angeführten Probleme nur bedingt verantwortlich sei, da ein grosser Teil der Kompetenzen bei Stellen ausserhalb der Verwaltung lägen, beispielsweise bei der NEAT AG, den SBB oder der Skyguide. Zudem reichten zu allfälligen Abklärungen die Informationsrechte der Geschäftsprüfungskommission aus, deren Kerngeschäft es sei, Organisation und Struktur eines Departements zu überprüfen.¹

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 13.03.1995
ALEXANDRE FÜZEŠŠÉRY

Le Conseil national a décidé de donner suite à une **initiative parlementaire** du conseiller national Bundi (ps, GR) **demandant d'inscrire dans la Constitution le principe de la vérité des coûts**. Selon le texte de l'initiant, la Confédération devra prendre toutes les mesures pour que les coûts, internes et externes, des différents modes de transport soient pris en charge par ceux qui les occasionnent. En réalisant l'objectif de la vérité des coûts, ces mesures devraient en outre permettre d'éliminer les distorsions de la concurrence entre le rail et la route, de rentabiliser certains projets de transports publics (NLFA et Rail 2000) ainsi que d'améliorer la qualité de la vie dans les agglomérations et à proximité des grands axes routiers.²

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 27.09.1999
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national a donné suite à une initiative parlementaire Hämmerle (ps, GR) demandant à La **Poste, les CFF et Swisscom d'offrir des postes de travail et des places d'apprentissage dans tout le territoire suisse**. Elle réclame également que les plans de compression des effectifs ne touchent pas uniquement les régions périphériques et de montagne.³

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 22.12.1999
LAURE DUPRAZ

Le National a prorogé de deux ans le délai pour traiter l'**initiative parlementaire** Bundi (ps, GR) à laquelle le Conseil national avait donné suite en 1995. Le délai avait déjà été prolongé de deux ans en 1997. L'initiative demande une modification de la Constitution afin de proclamer le principe de la **transparence des coûts en matière de transport**. Elle charge en outre la Confédération de veiller à ce que les transporteurs couvrent, conformément au principe de la responsabilité causale, tous les frais qui peuvent leur être imputés, coûts externes inclus.⁴

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 11.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Mû par un réflexe interventionniste et par le contexte émotionnel de la fermeture des bureaux de poste, le Conseil national a accepté par 90 voix contre 78 l'initiative parlementaire de Hämmerle (ps, GR), qui modifiait les lois sur les trois ex-régies fédérales. Celle-ci exigeait que **La Poste, Swisscom et les CFF offrent des emplois et des places d'apprentissage sur tout le territoire** et que les réductions d'effectifs ne touchent pas que les régions périphériques. Saisi en décembre, le Conseil des Etats a refusé, par 22 voix contre 16, d'entrer en matière sur l'initiative, estimant que le rôle de l'Etat devait se limiter à la définition d'objectifs et à l'établissement de conditions-cadres favorables au développement des entreprises publiques et de leurs concurrents. Il n'avait en revanche pas à se mêler de la partie opérative des ex-régies.⁵

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 04.03.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Lors du nouveau vote sur l'**initiative parlementaire Hämmerle** (ps, GR) – qui demande que La Poste, Swisscom et les CFF offrent des emplois et des places d'apprentissage sur tout le territoire –, le Conseil national a fait volte-face et l'a écartée par 81 voix contre 77. Cette décision suivait la recommandation de sa Commission des télécommunications. La majorité bourgeoise trouvait les demandes de la motion trop contraignante. Néanmoins, compte tenu du contexte de libéralisation qui soufflait sur les anciennes régies et l'emploi, les conseillers nationaux ont accepté par 86 voix contre 69 une motion d'Epiney (pdc, VS) (01.3206). Ce dernier souhaitait rappeler l'Etat à la rescousse dans les secteurs non rentables de La Poste et des télécommunications, via une taxe sur les bénéfices des secteurs privatisés.⁶

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 24.09.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Répondant à l'initiative parlementaire de la Commission des institutions politiques, le Conseil fédéral a fait savoir qu'il approuvait l'obligation pour le gouvernement d'édicter des principes sur le montant des salaires et des jetons de présence. Il était prêt à rendre public le montant des salaires maximaux, y compris les prestations annexes, perçus dans les entreprises liées à la Confédération, mais pas les revenus individuels versés à chaque haut fonctionnaire ou administrateur. La publication des salaires et des honoraires violerait des éléments importants de la protection des données et de la personnalité et risquerait de pénaliser les entreprises sur le marché du travail. Le Conseil fédéral n'avait pas non plus l'intention de fixer des valeurs de référence pour les salaires, les honoraires, la prévoyance professionnelle et les indemnités de départ des cadres. Comme une minorité de droite, il voulait se limiter à fixer des principes en mentionnant dans la loi des critères propres à garantir la transparence et l'équité. Ces principes ne devraient toutefois pas s'appliquer aux sociétés cotées en Bourse comme Swisscom. Le Conseil national a donné tort à sa Commission des institutions politiques et au Conseil fédéral en votant par 97 voix contre 55 la **transparence intégrale des salaires des cadres supérieurs** des CFF, de La Poste, de Swisscom, de la SSR et de la BNS. L'alliance gauche-UDC, au grand dam du PRD et du PDC, a imposé la publication des hauts salaires, leur bonus, leur deuxième pilier et leurs indemnités de départ. Le Conseil national a en revanche refusé par 83 voix contre 78 d'obliger le Conseil fédéral à fixer des plafonds salariaux pour les managers des entreprises para-étatiques. Le PDC, le PRD et l'UDC (qui avait changé de camp) estimaient que la transparence individuelle des rémunérations suffisait à modérer les appétits illicites.⁷

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 11.05.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Nationalrat lehnte eine parlamentarische Initiative der SVP-Fraktion im Vorprüfungsverfahren ab. Sie verlangte eine Parlamentarische Untersuchungskommission, welche die **Organisation und Strukturen des UVEK** überprüfen sollte.⁸

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 01.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de l'examen des projets d'arrêtés relatifs aux programmes d'agglomération et au programme d'élimination des goulets d'étranglement, la CTT-CE a constaté que le fonds d'infrastructure ne disposait pas des ressources nécessaires. Aussi a-t-elle présenté une initiative parlementaire en faveur du versement d'une **contribution extraordinaire de CHF 850 millions au fonds d'infrastructure**, de telle sorte qu'il puisse remplir ses engagements sans que les projets ne soient retardés et, si possible, sans recours au préfinancement par les cantons. Ce montant est prélevé sur le financement spécial pour la circulation routière (FSCR). Cette modification de la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure (LFINfr) n'apporte cependant qu'une solution provisoire, la CTT-CE estimant en effet qu'un nouvel apport sera nécessaire dès 2014. Le Conseil fédéral a émis un avis favorable sur le projet de la CTT-CE, tout en mettant en garde contre ses conséquences potentiellement négatives pour les finances de la Confédération. En vertu du mécanisme de frein à l'endettement, cette contribution extraordinaire doit en effet être compensée par des excédents structurels du budget fédéral, c'est-à-dire des mesures d'économie d'un montant correspondant. En outre, le prélèvement sur le FSCR nécessitera probablement une hausse anticipée de l'impôt sur les huiles minérales. À ces réserves près, le gouvernement a jugé que la proposition de la CTT-CE constituait la solution la plus opportune pour permettre au fonds de verser aux cantons la contribution que la Confédération s'est engagée à leur fournir. Au Conseil des Etats, l'entrée en matière n'a pas suscité d'opposition. Lors de la discussion par article, une minorité de la CTT emmenée par Hans Hess (plr, OW) a proposé de ramener le montant de la contribution extraordinaire à CHF 570 millions, craignant que les autres projets en matière de transports (notamment l'achèvement du réseau des routes nationales et les routes principales des régions périphériques et de

montagne) ne pâtissent de ce soutien aux programmes d'agglomération et d'élimination des goulets d'étranglement. Par 23 voix contre 13, les sénateurs ont préféré suivre la majorité de la commission. Au vote sur l'ensemble, ils ont adopté cette modification de la LFINr à l'unanimité.

Au Conseil national, une minorité Gabi Huber (plr, UR) de la CTT-CN a présenté une proposition identique à celle défendue par la minorité Hess à la chambre des cantons. Malgré le soutien d'une majorité du groupe UDC et de la moitié du groupe PLR, cet amendement a été rejeté par 116 voix contre 57. Au vote sur l'ensemble, la chambre du peuple a approuvé le projet de la CTT-CE par 153 voix contre 23. En votation finale, les deux chambres ont confirmé leur décision, respectivement à l'unanimité et par 179 voix contre 6.⁹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 20.09.2012
NIKLAUS BIERI

Einer parlamentarischen Initiative Schmidt (cvp, VS) zur **Verwendung der Mineralölsteuererträge für die Finanzierung des Strassenverkehrs**, wurde vom Nationalrat Mitte März Folge gegeben. Der Ständerat folgte hingegen im Herbst seiner Kommission (KVF), die schon 2011 der Initiative die Zustimmung verweigert hatte. Die parlamentarische Initiative hätte verlangt, dass neu 60% statt wie bisher 50% der Mineralölsteuererträge für die Finanzierung des Strassenverkehrs aufgewendet werden. Als Begründung wurde die ab 2016 zu erwartende Finanzierungslücke im Strassenunterhalt und die angespannte Lage der Bundesfinanzen angegeben. Als Argument gegen die Initiative wurde im Ständerat vor allem der Umstand angegeben, dass die rund CHF 300 Mio. zwar dem Strassenverkehr zu Gute kämen, aber anderswo fehlen würden.¹⁰

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 26.11.2012
NIKLAUS BIERI

Der parlamentarischen Initiative Maire (sp, NE) zur Beschränkung der Transportkosten für Lernende, welche einen kostengünstigen **Pauschaltarif für Lernende** zur Benützung des öffentlichen Verkehrs forderte, wurde von der nationalrätlichen Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur zwar Folge gegeben, der Nationalrat stimmte Ende November aber gegen die Initiative. Zuvor hatte schon die ständerätliche Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur der Initiative die Folge verweigert.¹¹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 25.08.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Nationalrat Martin Bäumle (glp, ZH) reichte im September 2019 eine parlamentarische Initiative zum Thema **Mobility-Pricing** ein. Er forderte, dass die Schweiz ein Mobility Pricing für Strasse und Schiene einführt, bei welchem die folgenden Kriterien eingehalten werden: Es soll erstens für den Privatverkehr und den öffentlichen Verkehr gelten; zweitens sollen die zu erhebenden Preise der effektiven Nutzung der Verkehrsinfrastruktur entsprechen; drittens sollen die Preise in Abhängigkeit der Tageszeit ausgestaltet werden und schliesslich können gemäss Bäumle weitere Faktoren, wie etwa die Umweltbilanz des entsprechenden Verkehrsträgers, mitberücksichtigt werden.

Die KVF-NR sprach sich im August 2020 mit 14 zu 10 Stimmen bei 1 Enthaltung gegen die Initiative aus. Die Kommissionsmehrheit begründete ihren Entschluss mit den laufenden Arbeiten des Bundesrates zum Thema Mobility Pricing.¹²

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 16.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat behandelte in der Wintersession 2020 die parlamentarische Initiative Bäumle (glp, ZH) zur **Einführung eines Mobility-Pricings**. Bäumle führte aus, dass ein Mobility-Pricing zur Glättung von Verkehrsspitzen beitragen könne. Dafür würde eine neue Benutzungsgebühr für die Verkehrsinfrastrukturen geschaffen. Im Gegenzug würden aber andere Steuern und Abgaben (beispielsweise die Nationalstrassenabgabe) abgeschafft, weshalb insgesamt keine finanzielle Mehrbelastung für die Bevölkerung entstehe. Bäumle insistierte, dass das Thema nun angegangen werden müsse, in den letzten Jahren sei «wenig bis nichts passiert». KVF-NR-Minderheitssprecherin Schaffner (glp, ZH) befürchtete des Weiteren, dass lediglich Pilotprojekte durchgeführt werden, weil eine Verfassungsänderung, auf die dieser Systemwechsel bei der Finanzierung der Mobilität wohl hinauslaufe, nicht angepackt werden wolle.

Die Kommissionssprecher Fluri (fdp, SO) und Romano (cvp, TI) erläuterten, weshalb sich die Mehrheit der Kommission gegen Folge geben entschieden habe. Anhand einer theoretischen Wirkungsanalyse im Kanton Zug habe aufgezeichnet werden können, dass die Umsetzung eines Mobility Pricings sehr komplex sei und aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten alle drei Staatsebenen einzubeziehen seien. Die Kommission sei zum Schluss gekommen, dass ein Gesetz zur Ermöglichung von

Pilotversuchen einer Verfassungsänderung vorzuziehen sei. Damit folge sie der Linie des Bundesrates.

Aufgrund der Erläuterungen der Kommissionsmehrheit zog Nationalrat Bäumle seine parlamentarische Initiative zurück; er wolle damit eine parallele Gesetzgebung vermeiden.¹³

Eisenbahn

PARLAMANTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 27.12.1985
KATRIN HOLENSTEIN

Mit einer parlamentarischen Initiative (Pa.Iv. 85.236) unterbreitete Ständerat Cavelti (cvp, GR) **eine nicht nur verkehrstechnisch, sondern auch politisch gezielte Verständigungslösung: das «Alpen-Y»**, das die Vorteile der beiden umstrittenen Varianten in einem einzigen, billigeren Projekt vereinen soll. Dieser Y-Tunnel würde im Süden oberhalb Biasca im Bleniotal beginnen und sich südlich von Disentis in zwei Aste, einen westlichen nach Amsteg (UR) und einen östlichen nach Trun (GR), aufteilen. Zwischen Amsteg und Erstfeld würde an die bestehende Gotthardbahn, in Trun an eine neu zu erstellende Normalspurstrecke Disentis–Chur angeschlossen. Während die an der Gotthardstrecke liegenden Kantone diesen Vorschlag mindestens für prüfenswert hielten, zeigten sich die Ostschweizer ablehnend und kritisierten insbesondere, dass mit der Y-Variante der gesamte Nord–Süd–Verkehr nach Biasca geführt und sich in den Raum Bellinzona–Chiasso–Mailand ergiessen würde. Die Anhänger der Splügenbahn wiesen daher einmal mehr auf die Vorteile einer Linienführung über Chur nach Chiavenna–Mailand hin, welche auch von Vorarlberg und der Lombardei bevorzugt wird (Siehe auch Po. 85.518). Nachdem die vier Bundesratsparteien in ihrem gemeinsamen Aktionsprogramm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (siehe auch Mo. 84.551) für die stärkere Verlagerung des Nord–Süd–Transit–Schwerverkehrs auf die Schiene plädiert und auf einen möglichst raschen Linienentscheid bezüglich einer neuen Eisenbahn–Alpentransversale gedrängt hatten (siehe auch Mo. 85.592), fand auch im Nationalrat ein Meinungsumschwung statt, wobei vor allem verkehrspolitische und ökologische Argumente ausschlaggebend waren: Gegen den Willen des Bundesrates überwies die Volksvertreter in ihrer Dezembersession mit 107 zu 32 Stimmen eine Motion (Mo. 84.452) des Tessiner Freisinnigen Salvioni, die das Vorantreiben der Planungsarbeiten und – in einem nur als Postulat überwiesenen Teil – einen beschleunigten Baubeginn der neuen Alpendurchquerung verlangte.¹⁴

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

PARLAMANTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 20.10.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Dezember 2019 reichten Vertreterinnen und Vertreter der SP-, Grünen-, Mitte- sowie der FDP.Liberalen-Fraktion vier gleichlautende **parlamentarische Initiativen** ein (Pa.Iv. 19.504 Munz (sp, SH); Pa.Iv. 19.505 Roduit (cvp, VS); Pa.Iv. 19.506 Eymann (lpd, BS); Pa.Iv. 19.507 Trede (gp, BE)). Mit diesen Vorstössen wurde der Bundesrat aufgefordert, für **vergünstigte Tarife im öffentlichen Verkehr für Schulklassen** zu sorgen. Exkursionen von Schulklassen erfüllten wichtige pädagogische, soziale und kulturelle Funktionen für die Kinder und Jugendlichen und sollten entsprechend gefördert werden, so die Initiantinnen und Initianten.

Die zuständige KVF-NR befasste sich im Oktober 2020 mit den Initiativen und gab dem Vorhaben mehrheitlich Folge (15 zu 10 Stimmen). Die Kommission vertrat die Ansicht, dass ausserschulische Aktivitäten für die Bildung der Kinder und Jugendlichen wichtig seien. Eine Minderheit war hingegen der Auffassung, dass damit in die Kompetenz der Kantone und Gemeinden eingegriffen würde, die für Bildungsfragen zuständig seien.¹⁵

PARLAMANTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 04.02.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Februar 2021 befasste sich die KVF-SR mit vier **parlamentarischen Initiativen, welche vergünstigte Tageskarten für Schulklassen forderten** (Pa.Iv. 19.504 Munz (sp, SH); Pa.Iv. 19.505 Roduit (cvp, VS); Pa.Iv. 19.506 Eymann (lpd, BS); Pa.Iv. 19.507 Trede (gp, BE)). Wie bereits in der KVF-NR stiessen die Initiativen auch bei der Schwesterkommission auf Zustimmung; sie begrüsst die finanzielle Unterstützung von schulischen Aktivitäten, die ausserhalb des Klassenzimmers stattfinden. Die Kommission wies darauf hin, dass die Branchenorganisation des öffentlichen Verkehrs Alliance SwissPass für die Tarifregelung zuständig sei. Daher solle diese einen Tarifvorschlag im Sinne der Initiativen ausarbeiten. Erst danach solle geprüft werden, ob eine Änderung gesetzlicher Grundlagen nötig sei. Eine Kommissionsminderheit beantragte, den Initiativen keine Folge zu geben, da die Kompetenz in Bildungsfragen bei den Kantonen und Gemeinden liege.¹⁶

- 1) AB NR, 2006, S. 654 ff.
- 2) BO CN, 1995, p. 541 ss.
- 3) BO CN, 1999, p. 1830 ss.
- 4) BO CN, 1999, p. 2669.
- 5) BO CN, 2001, p. 966 ss.; BO CE, 2001, p. 956 ss.; presse du 18.9 et du 12.12.01.
- 6) BO CN, 2002, p. 25 ss.
- 7) BO CN, 2002, p. 1350 ss.; Presse du 31.5.02 (CF).
- 8) AB NR, 2006, S. 654 ff.
- 9) FF, 2010, p. 3099 ss. (CTT-CE) et 3111 ss. (CF); BO CE, 2010, p. 677 ss., 689 ss. et 1012; BO CN, 2010, p. 1408 ss., 1417 ss. et 1677; FF, 2010, p. 5977 ss.
- 10) AB NR, 2012, S. 461 f., AB SR, 2012, S. 833 f.
- 11) AB NR, 2012, S. 1849 ff.
- 12) Medienmitteilung KVF-NR vom 25.8.20
- 13) AB NR, 2020, S. 2628 f.
- 14) AB NR, 1985, S. 2080 f.; AB NR, 1985, S. 2082 ff.; Presse vom 17.12.85; NZZ, 19.12.85; BZ und TA, 27.12.85; SGT, 11.6.85; 21.9.85; BaZ, 14.6.85; Vat., 9.7.85.; Verhandl. B. Vers., 1985, I, S. 39; Verhandl. B. Vers., 1985, III, S. 19; Verhandl. B. Vers., 1985, IV, S. 36
- 15) Medienmitteilung KVF-NR vom 20.10.20
- 16) Medienmitteilung KVF-SR vom 5.2.21