

Fünfte Sitzung – Cinquième séance**Montag, 8. Dezember 1986, Nachmittag**
Lundi 8 décembre 1986, après-midi

18.15 h

Vorsitz – Présidence: Herr Dobler

Präsident: Bei der Volksabstimmung vom vergangenen Wochenende sind Volk und Stände den Empfehlungen der Bundesversammlung eindeutig gefolgt.

Mit der Annahme des neuen Verfassungsartikels zum Mieterschutz wird nun das Parlament dessen Konkretisierung auf Gesetzesstufe in Angriff nehmen können. Ich hoffe, dass die Kommission unseres Rates mit der Vorberatung der hängigen OR-Revision und dem Bundesgesetz über Massnahmen gegen Missbräuche im Mietwesen unverzüglich und speditiv fortfahren wird.

Mit der Verwerfung der Volksinitiative für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe haben Volk und Stände einen von mehreren Entscheiden in Sachen Verkehrspolitik gefällt.

Eine weitere grundlegende Vorlage, nämlich die Koordinierte Verkehrspolitik, wird unseren Rat noch in dieser Session beschäftigen. Es wird von Bedeutung sein, dass wir eine ausgewogene Verfassungsnorm schaffen, auf die wir weitere notwendige Entscheide auf dem Gebiete der Verkehrspolitik abstützen können.

86.057

SBB. Voranschlag 1987**CFF. Budget 1987**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 29. Oktober 1986 (BBI III, 709)
Message et projet d'arrêté du 29 octobre 1986 (FF III, 681)

Voranschlag und Mittelfristplan vom 17. September 1986
Budget et plan à moyen terme du 17 septembre 1986

Bezug bei der Generaldirektion SBB, Hochschulstrasse 6, Bern
S'obtiennent auprès de la Direction générale des CFF, Hochschulstrasse 6, Berne

*Antrag der Kommission**Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates**Proposition de la commission**Adhérer au projet du Conseil fédéral*

Piller, Berichterstatter: Der Voranschlag 1987 der Schweizerischen Bundesbahnen sieht ein ausgeglichenes Unternehmensergebnis vor. Dieses Ergebnis basiert leider nicht auf einer starken Ertragssteigerung, sondern auf dem neuen Leistungsauftrag, den unser Parlament in der Herbstsession 1986 beschlossen hat und der am 1. Januar 1987 in Kraft treten wird. Darf ich daran erinnern, dass nach dieser neuen Ordnung der Bund die finanzielle Verantwortung für die Infrastrukturaufwendungen der SBB übernimmt. Die SBB ihrerseits müssen daran einen Beitrag leisten. Dieser wird vom Bund so festgelegt, dass er nur unter Ausschöpfung aller unternehmerischen Kräfte erbracht werden kann. Vermögen die SBB im marktwirtschaftlichen Bereich den Beitrag an den Infrastrukturaufwand nicht zu erwirtschaften oder verbleiben gar ungedeckte Betriebskosten, muss der jeweilige Fehlbetrag in der Rechnung ausgewiesen und auf das nächste Jahr vorgetragen werden. Positive Ergebnisse fliessen in die Reserve. Verfehlen somit die SBB im Jahre

1987 die Ziele des Voranschlages, wird die Rechnung eben nicht ausgeglichen sein. Vom Wegzaubern der SBB-Defizite – wie es in einigen Zeitungen zu lesen war – kann sicher keine Rede sein.

Damit wir den Voranschlag auch richtig beurteilen können, hat der Bundesrat in der Botschaft die Rechnung 1985 mit dem Voranschlag 1986 entsprechend umgeschrieben. Für diese wertvolle Hilfe, die zur notwendigen Transparenz führte, möchte ich dem Bundesrat bestens danken.

Zum materiellen Teil der Vorlage: Der Voranschlag 1987 der SBB sieht gegenüber der Rechnung 1985 ein schlechteres Ergebnis vor. Einer Aufwandsteigerung von 6,4 Prozent steht eine Ertragssteigerung von nur gerade 3,2 Prozent gegenüber. Für Frankenbeträge heisst dies, dass nach dem alten Berechnungssystem die SBB einen Fehlbetrag von 413 Millionen Franken ausweisen müssen.

Bereits für das laufende Jahr 1986 zeichnet sich nach den Ausführungen von Herrn Bundesrat Schlumpf und Herrn Präsident Latscha eine Verschlechterung des Rechnungsergebnisses ab. Es sind dazu verschiedene Gründe aufzuführen. Im Sektor Güterverkehr wirkte sich die internationale Konjunkturlage negativ aus. Es ist aber zu erwähnen, dass es den SBB trotzdem gelungen ist, eine bescheidene Steigerung von zirka 2,8 Prozent der transportierten Tonnen zu erreichen, während alle übrigen europäischen Staatsbahnen Rückgänge zu verzeichnen haben. Die optimistischen Schätzungen im Voranschlag 1986 können aber nicht erreicht werden, was sich jetzt realistischerweise auch im Voranschlag 1987 niederschlagen muss.

Die SBB erwarten für das Jahr 1987 eine Zunahme von 2,5 Prozent. Dabei sollen sich die selektiven Angebotsverbesserungen spürbar auswirken. So erhofft man sich eine 11,1-prozentige Steigerung im kombinierten Verkehr (Huckepack- und Grosscontainerverkehr), im Cargo-Domizil-Geschäft werden 9,1 Prozent Zuwachs erwartet, und im Wagenladungsverkehr bescheidene 2,4 Prozent. Ertrags-einbussen werden im Lagerhausgeschäft veranschlagt. Wir hoffen im geheimen natürlich auch stets auf die Einsicht der Auftraggeber, dass diese den Güterfernverkehr gerade aus Umweltschutzgründen immer mehr auf die Bahn bringen, und dass uns diese Einsicht neben der Verbesserung der Luftqualität auch Jahr für Jahr eine Verbesserung der Ertragslage der Bahnen bringt.

Die SBB bezeichnen das Jahr 1987 als Jahr des Personenverkehrs. Wir hoffen mit ihnen, dass es gelingt, immer mehr Leute zu überzeugen, dass das Bahnfahren bequem und risikoarm ist, dass das Bahnfahren mit den beschlossenen Tarifmassnahmen finanziell wieder attraktiv wird und dass das Bahnfahren auch der Umwelt zuliebe Freude machen kann.

Im Voranschlag 1987 wird ein Zuwachs von 5,9 Prozent vorgesehen, dies bei einer Angebotssteigerung von 15 Prozent. Dieses Steigerung wird aber erst auf Ende Mai 1987 in Kraft gesetzt. Die vom Parlament beschlossenen Tarifmassnahmen sind ertragsneutral. Der Minderertrag wird abgegolten. Ebenfalls abgegolten wird nach dem neuen Leistungsauftrag die Unterdeckung im Huckepackverkehr.

Auf der Aufwandseite schlagen die Personalaufwendungen mit 2,57 Milliarden Franken sehr stark zu Buche. Der Personalbestand hat sich gegenüber 1985 stabilisiert. Die Aufwendungen nehmen aber um rund 140 Millionen oder 5,8 Prozent zu. Davon entfallen 94 Millionen auf den Teuerungsausgleich. Auch der Sachaufwand wächst leicht und verzeichnet gegenüber 1985 eine Steigerung um 8,1 Prozent.

Zur Infrastruktur-Erfolgsrechnung: Diese ist ein neues Element in der Erfolgsrechnung der SBB. Sie zeigt, inwieweit die SBB die vom Bund finanziell getragene Infrastruktur aus eigener Kraft zu decken vermögen. Die Kosten des Bundes für den Bau und Unterhalt werden für 1987 auf 787 Millionen Franken veranschlagt. Es sind dies 18 Prozent des veranschlagten Gesamtaufwandes. Diese belasten die Finanzrechnung des Bundes aber erst im Jahre 1988. Die SBB ermittelten einen Beitrag an die Infrastrukturaufwendungen von 201,5 Millionen für das Jahr 1987. Der Bundesrat erhöhte diesen Betrag um 9,5 Millionen in der Meinung,

dass diese Zielvorgabe von den SBB erfüllt werden könne. So präsentiert sich der Voranschlag 1987 mit einem totalen Aufwand und Ertrag von je 4617,8 Millionen Franken.

Zum Mittelfristplan: Der Leistungsauftrag 1987 verlangt, dass die SBB der Bundesversammlung ihre mittelfristige Mehrjahresplanung zur Kenntnisnahme unterbreiten. Inhaltlich unterscheidet sich naturgemäss dieser Mittelfristplan kaum vom bisherigen Kurzfristplan.

Dieser Plan deckt die Jahre 1988 bis 1992 ab und zeigt die voraussichtliche Entwicklung der Unternehmung, basierend auf den unternehmenspolitischen Zielvorstellungen. Die Nettoinvestitionen einschliesslich Umweltschutz, Zusatzbudget und Investition für die CH 91 wachsen von 1316 Millionen im Jahre 1988 auf 1440 Millionen im Jahre 1989. Nach 1988 hoffen die SBB einen zunehmenden Anteil der Infrastrukturaufwendungen erarbeiten zu können. Geplant sind 32,5 Prozent im Jahre 1992. Dem steht die Zielvorstellung des Bundesrates von 35,5 Prozent gegenüber.

Ihre Kommission hat sich eingehend mit der Vorlage befasst und empfiehlt Ihnen einstimmig Eintreten und Zustimmung zum Bundesbeschluss, wie ihn der Bundesrat vorschlägt. Sie bedauert natürlich die Verschlechterung der Ertragslage. Im Verhältnis zur Bilanzsumme ist aber die zu erwartende Verschlechterung innerhalb des Toleranzbandes, das auch private Unternehmen als kurzfristige Schwankungen hinnehmen und verkraften müssen. Die Ausführungen des Bundesrates und der Leitung der SBB überzeugten die Kommission, dass sich längerfristig die Lage wieder verbessern wird. Dieser Optimismus widerspiegelt sich auch im Mittelfristplan, den Sie in der Botschaft auf Seite 23 ff. finden. Die Kommission ist überzeugt, dass die SBB als motiviertes Unternehmen schon bald das gesteckte Ziel der finanziellen Gesundung dauerhaft erreichen können, immer unter der Voraussetzung, dass der politische Wille weiterbestehen bleibt, alle gemeinwirtschaftlichen Leistungen inklusive die Umweltschutzmassnahmen voll abzugelten. Aus diesem Grund stimmt sie auch dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Beitrag zu den Infrastrukturaufwendungen zu. In der Detailberatung wurde von seiten eines Kommissionsmitgliedes bemängelt, dass aus dem Bundesbeschluss über das SBB-Budget nicht hervorgehe, wieviel die Gesamtkosten, die den Bund jährlich belasten, tatsächlich ausmachen. Insbesondere fehlen die Aufwendungen für die Abgeltungen. Dazu kommen 54 Millionen für Tarifierleichterungen und eine Million für den Autoverlad am Simplon. In der Diskussion zeigte sich aber, dass eine detaillierte Aufnahme aller Beträge in den Bundesbeschluss zusätzliche Probleme schaffen könnte. So erscheinen die budgetierten Infrastruktorkosten erst im Jahre 1988 in der Staatsrechnung, während die budgetierte Abgeltung im selben Jahre zu Buche schlägt.

Die Kommission verzichtete nach der Diskussion auf einen Ergänzungsantrag. Sie ist aber der Meinung, dass bei der Behandlung des SBB-Voranschlags stets auch die Gesamtaufwendungen des Bundes im Auge behalten werden müssen.

Ich bitte Sie, unseren Bundesbahnen weiterhin Ihr volles Vertrauen zu schenken, sie in ihren Bemühungen zu unterstützen und den Voranschlag zu genehmigen.

Stucki: Am Voranschlag der SBB für das kommende Jahr ist zweifellos die Anpassung an den neuen Leistungsauftrag 1987 das Bemerkenswerteste. Das kam auch im Referat des Kommissionspräsidenten zum Ausdruck. Als wesentliche Neuerung wirkt vor allem bei diesem Voranschlag, dass im Bereich der Infrastruktur die finanzielle Verantwortung grundsätzlich dem Bund zugesprochen ist. Materiell, das heisst planerisch und organisatorisch, bleiben allerdings hierfür die SBB nach wie vor verantwortlich. Mit diesem Modell soll ähnlich zum privaten Strassenverkehr eine Trennung zwischen Infrastrukturbauten und Betrieb nachgebildet werden. Das System wurde im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption entwickelt und stellt damit mindestens teilweise in ähnlicher Weise einen Schritt in der richtigen Richtung dar.

Positiv ist auch zu vermerken, dass bei der Festsetzung des Infrastrukturbeitrages der SBB ein vertiefter Dialog zwischen den Organen der SBB und den zuständigen Stellen der Bundesverwaltung stattfindet. Allerdings ist bei der Festlegung dieses Infrastrukturbeitrages darauf zu achten, dass er letztlich nicht einfach die Differenz zwischen Aufwand und Ertrag darstellt, sondern nach betriebswirtschaftlichen und objektiven Grundsätzen festgesetzt wird. Nach Artikel 2 Absatz 3 des Bundesbeschlusses über den Leistungsauftrag 87 an die SBB ist der Infrastrukturbeitrag der Bundesbahnen unter dem Titel «Marktwirtschaftliche Leistungen» so festzulegen, dass er die Bundesbahnen zu grössten unternehmerischen Anstrengungen anhält. Wenn aber der Infrastrukturbeitrag als Differenz von budgetiertem Aufwand und Ertrag errechnet würde, so wäre er kein Anreiz für die Erstellung eines optimierten Budgets mehr. Allfällige Reserverpositionen wären dann nicht auszuschliessen. Letztlich würde damit der Infrastrukturbeitrag der SBB zu einem Kriterium zur Beurteilung der finanziellen Lage der Bundesbahnen.

Um vor allem der seinerzeit dem Leistungsauftrag 87 erwachsenen Kritik entgegenzuwirken, er mache mit dem neuen Mittel des Infrastrukturbeitrages aus roten schwarze Zahlen, ist meines Erachtens streng darauf zu achten, dass die Höhe dieses Infrastrukturbeitrages eben streng nach betriebswirtschaftlichen und objektiven Grundsätzen festgesetzt wird. Das hat der Bundesrat im Rahmen dieses Voranschlags getan und auch eine Korrektur nach oben – auf diese 211 Millionen Franken – vorgenommen, was wir als richtig erachten. Wir sind der Meinung, dass auch in den künftigen Voranschlägen nach diesen betriebswirtschaftlichen Grundsätzen verfahren werden soll. Alles andere käme einer Denaturierung des Leistungsauftrages 87 gleich.

Masoni: In der Botschaft erklärt der Bundesrat, warum er auf einen gesonderten Artikel über die Genehmigung des Personalbestandes verzichtet. Er sagt, die Weiterführung der bisherigen Praxis stehe im Einklang mit den Zielvorstellungen des Leistungsauftrages 87 an die SBB. Dieser soll die unternehmerische Verantwortung der SBB weiter stärken. Eine selbständige, der Genehmigungspflicht nicht unterstehende Personalpolitik ist ein wesentlicher Bestandteil einer effizienten Unternehmungsführung. Er beweist, dass durch diese Politik der Personalbestand im Griff behalten wurde, ohne dass der Bundesrat Veranlassung hatte, diese Beschränkung in die Botschaft und den Beschluss überzuführen.

Leider ist die Beschränkung aber im Bundesgesetz über Massnahmen zur Verbesserung des Bundeshaushaltes vom 4. Oktober 1974 auch zwingend für die SBB vorgesehen. Es steht in Artikel 2 Absatz 1: Die jährlichen Durchschnittsbestände an Personalstellen der Departemente ..., der Schweizerischen Bundesbahnen und der eidgenössischen Gerichte unterstehen der Plafonierung. Absatz 2: Die Durchschnittsbestände werden jährlich im Bundesbeschluss über den Voranschlag festgelegt.

Ich verstehe die Begründung des Bundesrates, aber seine Praxis entspricht nicht dem Gesetz. Da die Frage in der Geschäftsprüfungskommission vor kurzem auftauchte, möchte ich wissen, ob die Finanzkommission sich mit dieser Frage schon befasst hat und ob sie diese Praxis unterstützt. Die Praxis sollte dem Gesetz entsprechen. Entweder muss man eine gesetzeskonforme Praxis haben oder das Gesetz muss bezüglich der SBB geändert werden.

Ich würde gerne erfahren, was Finanzkommission und Bundesrat dazu meinen, weil das Problem sicher im Rahmen der GPK wieder aufgegriffen werden wird.

Bundesrat Schlumpf: Zur Frage, die Ständerat Masoni aufwirft: Die Praxis in bezug auf den Personalbestand, die unangefochten während zehn Jahren eingehalten wurde, kommt daher, dass der seinerzeit massgebende Bestand von etwa 41 000 Personen in der Zwischenzeit auf etwa 37 000 abgebaut, dann aber wieder leicht angehoben wurde. Im Hinblick auf diese Entwicklung hat man es als mit dem

Gesetz durchaus verträglich erachtet, dieses Vorgehen zu wählen.

Ich weiss aber, dass die Frage streitig ist. Sie hat schon wiederholt zu Diskussionen Anlass gegeben. Wir werden sie deshalb prüfen und uns zusammen mit den parlamentarischen Kommissionen überlegen, ob allenfalls eine Aenderung notwendig ist.

Zum Budget: Ich danke Ständerat Piller. Er hat den Voranschlag sehr gut erläutert. Er hat gesagt – und Ständerat Stucki hat ergänzt –, dass es um eine erste Nutzenanwendung des Leistungsauftrages geht und nicht ums Schwarzfärben von roten Zahlen. Wir haben beim Leistungsauftrag in der Botschaft und in der Diskussion immer darauf hingewiesen, dass dieser Leistungsauftrag für die SBB und für den Bundeshaushalt prinzipiell belastungsneutral ist. Dabei bleibt es. Es ging nicht darum, eine Entlastung des Bundeshaushaltes zu erreichen. Es geht auch nicht darum, die Lage der SBB irgendwie zu verschönern. Ich bin deshalb dankbar, dass Herr Piller die effektive Lage nach bisheriger Darstellungsweise ganz objektiv dargelegt hat.

Ständerat Stucki kann ich zusichern, dass wir es bei der Festlegung der Benützerentschädigung genau nehmen werden, wie das im Bundesbeschluss festgelegt ist. Das soll nicht einfach eine Differenzrechnung sein, damit die Geschichte möglichst schön aufgeht, sondern wir haben die Verpflichtung – das kommt übrigens auch vor das Parlament –, die Benützerentschädigung so festzulegen, dass die SBB zu einer maximalen unternehmerischen Leistung angespornt werden. Das war auch der Grund, weshalb der Bundesrat auf das Maximum von 211 Millionen Franken gegangen ist.

Ich darf noch eine Bemerkung in bezug auf die allgemeine Lage der SBB beifügen. Es sind vielerlei Dinge im Gang, vor allem auch im Investitionsbereich, die bereits zu Belastungen führen, aber von der Natur der Sache her noch keinen Mehrertrag erbringen können: so die S-Bahn Zürich, wo wir mit einem kleinen Anteil partizipieren, während der Kanton die Hauptlast trägt; die Flughafenlinie Genf, die im nächsten Jahr, ab 25. Mai, teilweise ertragswirksam wird; das 10-Jahre-Paket für Umwelteinvestitionen, 870 Millionen verteilt auf zehn Jahre – alle diese und weitere Massnahmen werden in den nächsten Jahren sukzessive wirksam werden. Gelegentlich kommt auch die «Bahn 2000» hinzu. Was sich nach den bestimmten Erwartungen des Bundesrates auswirken muss, ist eine wirklich koordinierte Politik im Verkehrsreich, also die Gesamtverkehrspolitik.

Die mit Rechnung 1986 und Budget 1987 anzunehmende relative Ertragsverschlechterung – sie ist gemessen an der Bilanzsumme nicht von Gewicht – darf also nicht überbewertet werden. Insgesamt ist eine optimistische Beurteilung der Zukunftschancen unserer SBB, der Bahnen überhaupt, durchaus begründet.

Dass wir mit diesen Vorlagen – die sowohl die SBB, die KTU und den öffentlichen Verkehr insgesamt betreffen und ihnen sicher zu einer guten Zukunft verhelfen werden – so vorangekommen sind, ist neben den unternehmerischen Leistungen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB auch das Verdienst des Parlamentes. Das möchte ich hier auch gerne einmal sagen. Dass man nicht nur koordinierte Verkehrspolitik und Förderung des öffentlichen Verkehrs quasi als politisches Postulat betrachtet hat, sondern dass das Parlament, als es darum ging, diese Forderungen in die Tat umzusetzen, bei vielen Massnahmen grosszügig mitgewirkt hat – ob das die flankierenden Tarifmassnahmen oder das grossangelegte Investitionspaket «Bahn 2000» waren –, hat wesentlich dazu beigetragen, dass die Zukunftserwartungen auch für unsere SBB sicher positiv beurteilt werden können. Ich danke Ihnen für die wohlwollende Aufnahme dieses Budgets.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Gesamtberatung – Traitement global du projet

Titel und Ingress, Art. 1 – 4

Titre et préambule, art. 1 à 4

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 32 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

85.056

PTT. Voranschlag 1986. Nachtrag II

PTT. Budget 1986. Supplément II

Botschaft und Beschlussentwurf vom 22. Oktober 1986
Message et projet d'arrêté du 22 octobre 1986

Bezug bei der Generaldirektion PTT, Viktoriastrasse 21, Bern
S'obtienne auprès de la Direction générale des PTT, Viktoriastrasse 21, Berne

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Weber, Berichterstatter: Die Botschaft betreffend Nachtrag II zum Finanzvoranschlag 1986 der PTT-Betriebe enthält keine Ueberraschungen und bringt keinerlei Probleme. Es ist also keine Spannung darin.

An Zahlungskrediten werden 138,4 Millionen Franken angefordert. Davon sind 19,5 Millionen erfolgreich wirksam. Gemessen am budgetierten Gesamtaufwand sind das 0,2 Prozent. 118,9 Millionen – das sind 5,3 Prozent der budgetierten Zahlen – entfallen auf Investitionen. Es hält sich alles in vertretbarem Rahmen. Der budgetierte Ertragsüberschuss wird damit nicht in Frage gestellt oder gefährdet. Im Gegenteil, dank kleinen Teuerungsraten, dank Mehrerträgen und Kreditsperrungen wird das Budgetziel von 316 Millionen nicht beeinträchtigt. Es zeichnet sich ein in der Grössenordnung von 400 bis 500 Millionen Franken liegender Unternehmungsgewinn ab.

Für Gebäude und Materialbestellungen werden Verpflichtungskredite von 15,4 Millionen Franken beantragt. Es handelt sich um einen teuerungsbefindigen Zusatzkredit von 0,5 Millionen und um Zusatzkreditbegehren für Materialbestellungen von 14,9 Millionen Franken aufgrund einer vorgezogenen Bestellung von 50 Einsatzfourgons.

Die Finanzkommission beantragt Ihnen vorbehaltlos Genehmigung der Nachtragskreditbegehren.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Gesamtberatung – Traitement global du projet

Titel und Ingress, Art. 1 – 3

Titre et préambule, art. 1 à 3

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 32 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

SBB. Voranschlag 1987

CFF. Budget 1987

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.057
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.12.1986 - 18:15
Date	
Data	
Seite	723-725
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 913

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.