

Zukunft ständig ausgebaut und verbessert werden soll, entspricht in einer ersten Stufe den Zielsetzungen des vom Motionär verlangten Betriebskonzeptes eines europäischen Eisenbahnnetzes. Für den Güterverkehr bestehen bereits mit den GONG-Zügen (Güterzüge ohne nennenswerten Grenzaufenthalt) analoge Vereinbarungen. Der geforderte Europäische Infrastrukturleitplan des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) existiert seit Anfang der siebziger Jahre und wird den Entwicklungen des nationalen und internationalen Eisenbahnwesens laufend angepasst.

2. Mit der Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000» werden die Zufahrten zu den bestehenden Alpendurchstichen schneller und leistungsfähiger, und zwar sowohl durch die Erstellung der Neubaustrecken wie auch durch den Ausbau bestehender Linien.

3. Der Entwicklungsauftrag für das Rollmaterial «Bahn 2000» ist der schweizerischen Industrie bereits erteilt, wobei das Geschwindigkeitsspektrum bis zu der vom Motionär verlangten Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h reicht. Für den grenzüberschreitenden Einsatz von Hochgeschwindigkeitszügen sind die SBB in Kontakt mit den Nachbarbahnen.

4. Die Gotthard-Achse wurde in Absprache mit den Italienischen Staatsbahnen bisher mit Vorrang für den kombinierten Verkehr ausgebaut. Damit wurde für diesen alpenüberquerenden Verkehr eine Konzentration der Mittel angestrebt. Die Nutzung der bereits getätigten Investitionen für den Container- und Huckepacktransport ist daher auch mit Priorität auf dieser Achse vorgesehen. Das schliesst aber nicht aus, dass – sofern notwendig – die übrigen Alpenbahnstrecken der Schweiz in Zukunft für derartigen Verkehr eingerichtet werden könnten. Huckepacktransport aller Strassenfahrzeuge mit 4 m Eckhöhe ist aber nur mit dem Bau einer neuen Alpentransversale möglich.

5. Mit der Forderung nach einer Linienführungsentscheid und Baubeschluss für eine neue Eisenbahnalpentransversale nimmt der Motionär ein Begehren auf, das bereits Gegenstand einer von den eidgenössischen Räten am 2. bzw. 8. Oktober 1986 überwiesenen Motion ist. Danach wird der Bundesrat eingeladen, die Entscheidungsgrundlagen für eine neue Alpentransversale unter Einbezug der Y-Vorschläge und unter Berücksichtigung der Ausbaumöglichkeiten der Simplonlinie so aufzuarbeiten, dass ein Baubeschluss im Anschluss an die parlamentarische Verabschiedung der Vorlage «Bahn 2000» gefällt werden kann. Die Erarbeitung dieser Entscheidungsgrundlagen ist bereits seit längerer Zeit in vollem Gange.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich der Bundesrat mit der in der Motion verlangten Stossrichtung – als übergeordnete Leitidee verstanden – grundsätzlich einverstanden erklären kann. Bei den Vorschlägen im einzelnen ist er aber im Hinblick auf die Einbettung und Erweiterung des Konzeptes «Bahn 2000» in die internationalen Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr unterschiedlicher Auffassung. Dies betrifft sowohl die Schwerpunkte der Investitionen wie auch Fragen des zweckmässigen etappenweisen Vorgehens. Aus diesen Gründen beantragt der Bundesrat die Umwandlung der Motion in ein Postulat. Damit bleibt ihm der nötige Freiraum für pragmatisches Handeln erhalten.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

*Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat*

86.974

### **Motion Meyer-Bern Förderung der Sonnenenergie**

### **Motion Meyer-Berne Développement de l'énergie solaire**

*Wortlaut der Motion vom 11. Oktober 1986*

Der Bundesrat wird beauftragt, ein Programm zur Förderung der Sonnenenergie vorzulegen und die hierfür nötigen Rechtsgrundlagen zu schaffen.

*Texte de la motion du 11 octobre 1986*

Le Conseil fédéral est chargé de présenter au Parlement un programme de développement de l'énergie solaire et de créer les bases juridiques nécessaires à la réalisation de ce programme.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Bäumlin, Bratschi, Braunschweig, Chopard, Deneys, Egli-Winterthur, Fetz, Friedli, Gloor, Günter, Gurtner, Hubacher, Lanz, Leuenberger Moritz, Maeder-Appenzell, Morf, Neukomm, Oester, Piteloud, Rechsteiner, Reimann, Robbiani, Ruffy, Stappung, Wagner, Weber-Arbon, Weder-Basel, Zwygart (28)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Sowohl aus politischen wie aus ökologischen Gründen ist der Ausbau der Kern- und der Wasserkraftenergie an einer kritischen Grenze angelangt. Damit kommt der Nutzung der Sonnenenergie neben der sparsamen Verwendung der Energie zentrale Bedeutung zu.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*vom 26. November 1986*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral du 26 novembre 1986*

Der Bundesrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen.

*Ueberwiesen – Transmis*

86.580

### **Motion Neuenschwander Nationalstrassen. Unterhaltsarbeiten Routes nationales. Travaux d'entretien**

*Wortlaut der Motion vom 25. September 1986*

Der Bundesrat wird beauftragt, seine verfassungsmässig und gesetzlich verankerte Kompetenz (Art. 36bis Abs. 2 BV, Art. 54 Nationalstrassengesetz), wonach die Kantone beim Unterhalt von Nationalstrassen nach den «Anordnungen und unter der Oberaufsicht des Bundes» zu handeln haben, besser wahrzunehmen.

Insbesondere hat der Bund seine Kompetenzen dahingehend voll auszuschöpfen, dass die Unterhaltsarbeiten am schweizerischen Nationalstrassennetz mit der grösstmöglichen Effizienz (Schichtbetrieb, Nacharbeit, nötigenfalls 24-Stunden-Betrieb) und bei minimalster Beeinträchtigung des Verkehrs stattfinden können.

Gegen Kantone, die sich nicht an die vom Bund aufzustellenden Vorschriften halten, sind geeignete Massnahmen (z. B. durch «flexible» Gewährung von Treibstoffzollbeiträgen) vorzusehen. Die einschlägigen verfassungsmässigen und gesetzlichen Grundlagen sind nötigenfalls in diesem Sinne zu modifizieren.

*Texte de la motion du 25 septembre 1986*

Le Conseil fédéral est chargé de mieux exercer sa compétence constitutionnelle et législative en matière de routes nationales (art. 36bis, 2e al. cst; loi sur les routes nationales, art. 54). La norme constitutionnelle citée spécifie en effet que les cantons sont tenus d'entretenir «les routes nationales conformément aux dispositions arrêtées par la Confédération et sous sa haute surveillance».

L'autorité fédérale doit tirer tout le parti possible de cette compétence pour que les travaux d'entretien du réseau routier national soient effectués avec la plus grande efficacité et un dérangement minimal du trafic, notamment par le recours au travail en équipes de jour et de nuit, au besoin 24 heures sur 24.

Des mesures appropriées seront prises à l'encontre des cantons qui n'observent pas les prescriptions de l'autorité centrale, par exemple un abattement dans l'octroi du produit des taxes sur les carburants. Si nécessaire, les normes constitutionnelles et législatives seront modifiées en ce sens.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Aliesch, Allenspach, Berger, Cincera, Eisenring, Fischer-Hägglingen, Flubacher, Geissbühler, Giger, Graf, Hari, Hofmann, Iten, Jung, Loretan, Martignoni, Müller-Scharnachtal, Müller-Wiliberg, Ogi, Pfund, Rüttimann, Schärli, Schnyder-Bern, Schwarz, Uhlmann, Wanner, Wellauer, Zwingli (28)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Ein Jahr nach «Härkingen» haben sich im schweizerischen Autobahnnetz zwar die Namen, keineswegs aber die Zustände verändert. In den Verkehrsmeldungen gehören Stauwarnungen zum täglichen Pflichtpensum der Sprecher. Als Grund wird immer wieder angegeben: «Baustelle». Verkehrsbehinderungen sind in Kauf zu nehmen, weil jede Strasse, jede Brücke, jede Ueber- oder Unterführung irgendwann einmal repariert, unterhalten werden muss. Aber die schweizerischen Autobahnen sollten eigentlich das Hochleistungsstrassennetz des Landes darstellen. Darum sollten für Unterhaltsarbeiten Massstäbe gelten, die diesem Charakter auch Rechnung tragen.

Die negativen Auswirkungen der zahlreichen Staulagen (Staus von 4-5 Kilometern und mehr – *notabene* oft in beide Fahrrichtungen – sind keine Seltenheit) sind beträchtlich:

- Aufgrund des langsamen Fahrtempos, der im Stillstand laufenden Motoren und der unregelmässigen Fahrweise beträgt die Umweltbelastung mit Abgasen ein Mehrfaches.
- Der Verkehr weicht ausserdem sehr rasch auf die Landstrassen und in die Dörfer aus. Insbesondere die Lastwagenfahrer, welche aufgrund eines gut funktionierenden Funknetzes einander über Strassenverhältnisse, Staulagen und Polizeikontrollen ständig auf dem laufenden halten, fahren dann mit ihren Vehikeln vermehrt durch die Dörfer.

- Schliesslich sind solche Staus an sich, aber auch die Ueberleitungen bei einspurigem Fahrbetrieb, ausserordentlich unfallträchtig. Es liessen sich eine Anzahl Beispiele anführen, bei denen sogar Menschenleben zu beklagen sind.

- Auch die Touristen weichen auf das Hauptstrassennetz aus und kaufen keine Vignette.

- Es entsteht ein beträchtlicher volkswirtschaftlicher Schaden, weil im Stau Tausende von Arbeitsstunden unwiderbringlich und sinnlos verloren gehen.

Der Privat- und Nutzverkehr haben einen ganz selbstverständlichen Anspruch, auf den Autobahnen rasch und flüssig voranzukommen. Die Autobahnen sind als Hochleistungsstrassennetz ausschliesslich mit zweckgebundenen Abgaben des Motorfahrzeugverkehrs gebaut worden. Seit der Zweckerweiterung der Treibstoffabgaben werden auch die Unterhalts- und Reparaturarbeiten – welche bislang von den Kantonen getragen werden mussten – aus diesen Geldern bezahlt.

Die Errichtung eines Autobahnnetzes wie auch die Finanzierung der dafür notwendigen Unterhaltsarbeiten aus Geldern des Motorfahrzeugverkehrs hat allerdings nur solange einen

Sinn, als damit auch das Ziel erreicht wird: rascher, umweltfreundlicher, sicherer voranzukommen und die Dörfer vom Verkehr zu entlasten. Die Realität sieht leider oft anders aus. Die wirkungsvolle Behebung des Malaise ist möglich: Die Unterhaltsarbeiten an Autobahnen, die sich im Betrieb befinden, sind, wo immer nötig und möglich, rund um die Uhr vorzunehmen, weil damit rund die Hälfte der Zeit eingespart werden könnte (eine grosszügige Annahme, wenn man davon ausgeht, dass statt einer Schicht, drei Arbeitsschichten à acht Stunden möglich sind).

Die heutigen Zustände sind eine bare Verhöhnung der Automobilisten, welche um sieben Uhr morgens auf dem Weg zur Arbeit in einem Stau stecken, während auf der gesperrten Fahrspur überhaupt noch nicht gearbeitet wird, und welche abends auf dem Heimweg um sechs Uhr wiederum in den Stau geraten, während die Arbeiter der Bauunternehmung bereits in die gelben oder roten Mannschaftsbusse klettern. Es ist paradox, dass die Bauarbeiten zudem gerade in der verkehrsarmen Zeit, nachtsüber, ruhen.

Der Bastlerei am schweizerischen Autobahnnetz ist ein Ende zu setzen. Das ist nur möglich, wenn der Bund seine diesbezüglichen Kompetenzen voll ausschöpft. Die Notwendigkeit dazu ist klar erwiesen. Ziel muss es sein, Arbeiten am schweizerischen Nationalstrassennetz mit der gleichen Effizienz zu betreiben, wie die SBB ihre Geleise repariert und unterhält: rasch und mit minimalster Beeinträchtigung des Verkehrs und wo möglich mit Schichtarbeit auch in der Nacht. Die Voraussetzungen dazu sind da: weil der Bund aus den Treibstoffzöllen die Unterhaltsarbeiten am Strassennetz bezahlt und weil dafür auch ausreichende Mittel vorhanden sind, kann er Weisungen über die Durchführungen solcher Unterhaltsarbeiten erlassen (vgl. BV Art. 36bis Abs. 2 und Art. 54). Diese Weisungen müssen vorsehen, dass bei der Planung, bei der Vergabe und bei der Durchführung der Arbeiten auf eine kürzestmögliche Beeinträchtigung des Verkehrs höchste Priorität gelegt wird. Das kann von Fall zu Fall auch Schichtbetrieb und Nacharbeit bedeuten. Es ist unter keinem Titel einzusehen, warum dies beim öffentlichen Strassenbau und -unterhalt nicht möglich sein sollte, wenn auf der anderen Seite Bauunternehmungen auf privaten Baustellen in Schicht arbeiten, wenn es darum geht, vereinbarte Termine einzuhalten.

Für Kantone, die sich nicht an die Weisungen des Bundes halten, sind wirksame Sanktionen vorzusehen. Das Treibstoffzollgesetz ist nötigenfalls in diesem Sinne zu revidieren.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 26. November 1986**Rapport écrit du Conseil fédéral du 26 novembre 1986*

Aus verkehrlichen, volkswirtschaftlichen und umweltschützerischen Gründen sind Verkehrsbehinderungen auf Autobahnen, bedingt durch Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten, soweit wie möglich zu vermeiden.

Ganz auszuschliessen werden derartige Behinderungen aber auch in Zukunft nicht sein. Der bauliche Unterhalt und Erneuerungsarbeiten an Nationalstrassen werden – selbst bei optimalen organisatorischen und baulichen Vorkehrungen – auch künftighin oftmals nicht ohne Eingriffe in den Bereich der Verkehrsflächen möglich sein. Erschwerend wirkt sich dabei aus, dass früher auf langen Brücken und in Tunnels keine Pannestreifen erstellt worden sind; dies als Folge der seinerzeitigen parlamentarischen Vorhalte eines unnötigen und zu kostspieligen Perfektionismus im Nationalstrassenbau. Inwieweit beim Unterhalt solcher Objekte zur Vermeidung übermässiger Verkehrsbehinderungen provisorische zusätzliche Verkehrsflächen erstellt werden sollen, hängt im Einzelfalle von der topografischen Lage des Objektes, den Verkehrsfrequenzen und letztlich auch von Kosten-/Nutzwägungen ab.

Aus dem Fall «Härkingen» wurden die erforderlichen Lehren gezogen. Die verfassungsmässigen Kompetenzen des Bundes in der Oberaufsicht über den Bau und Unterhalt der Nationalstrassen sollen voll ausgeschöpft werden. Die Unterhaltsarbeiten an Nationalstrassen sind mit der grösstmöglichen Effizienz und bei minimaler Beeinträchtigung

des Verkehrs auszuführen. In Zusammenarbeit mit den Kantonen wird dahin gewirkt, dass Unterhaltsarbeiten auf den einzelnen Nationalstrassenzügen interkantonal besser koordiniert werden. Sodann ist bei den einzelnen Baustellen die Koordination zwischen Bauablauf und Verkehrsregelung zu verbessern. Auf Hauptachsen ist darauf zu achten, dass die Anzahl der Fahrspuren während der Bauarbeiten unter Einbezug der Pannestreifen ohne Einengung erhalten werden können. Durch Verwendung schnell verarbeitbarer Baumaterialien, durch Nacharbeit und durchgehenden Schichtbetrieb soll auch die Dauer der Verkehrsbehinderung herabgesetzt werden. Soweit es die Verhältnisse im Einzelfall zulassen, sind die Unterhaltsarbeiten zudem ausserhalb des saisonalen Verkehrs, d. h. auf den Frühling und den Herbst, zu verlegen.

Bei allen diesen Massnahmen behält allerdings der Grundsatz des Nationalstrassengesetzes, wonach beim Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen auch bauwirtschaftliche und finanzielle Gesichtspunkte zu berücksichtigen sind, seine Gültigkeit. Wohl sind beim obenerwähnten Unterhaltskonzept Mehrkosten in Kauf zu nehmen, ein vernünftiges Kosten-/Nutzenverhältnis soll aber dennoch gewahrt bleiben, denn die für den Nationalstrassenbau und -unterhalt verfügbaren finanziellen Mittel sind nicht unbegrenzt.

Das neue Unterhaltskonzept und alle zu dessen Verwirklichung erforderlichen Massnahmen wurden zusammen mit den kantonalen Baudirektionen in die Wege geleitet. Das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement bzw. das Bundesamt für Strassenbau werden im Technischen die erforderliche Koordination sicherstellen. Rechtlich soll das Konzept in einer bereits eingeleiteten Revision der Verordnung vom 24. März 1964 über die Nationalstrassen festgeschrieben werden. Zusätzlicher Rechtsgrundlagen bedarf es nicht. Eine kooperative Zusammenarbeit zwischen dem Bund und den Kantonen und den Kantonen unter sich lässt sich ohnehin nicht mit Gesetzesbestimmungen erzwingen. Wir zweifeln aber nicht daran, dass sich die Kantone an die gemeinsam auszuarbeitenden Regeln über die Effizienz im Unterhalt und in der Erneuerung der Nationalstrassen halten werden. Sanktionen gegen Kantone, die sich wider Erwarten nicht an die Weisungen des Bundes halten sollten, wären, wenn sie etwa in einer Kürzung von Beiträgen aus dem Treibstoffzoll liegen sollten, wenig tauglich.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates  
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

**Le président:** Le Conseil fédéral propose d'accepter la motion sous forme de postulat. M. Herczog propose le maintien de la motion. Je lui donne la parole.

**Herczog:** Ich finde dieses Vorgehen zwar etwas unseriös. Aber ich erkläre jetzt trotzdem ganz kurz, warum ich diesen Vorstoss auch in Form eines Postulates bekämpfe.

Die Unterhaltsarbeiten bei den Nationalstrassen sind nicht ein Problem in dem Sinne, wie es Herr Neuenschwander aufwirft. Es ist nicht das gleiche Problem wie bei Egerkingen, in erster Linie quasi, weil der Kanton nicht seiner Arbeit nachgekommen wäre. Die Unterhaltsarbeiten sind – um die Diskussion nicht zu verlängern –:

1. wie wir in einer Diskussion mit Herrn Bundesrat Schlumpf schon gehört haben, ein Problem der Erstellungsart der Nationalstrassen und
2. der Art und Weise, wie heute die Nationalstrassen ausgebaut werden.

Ich möchte nicht näher darauf eingehen, aber ich bin dagegen, dass man hier ohne gewerkschaftliche Absprache einfach sagt: Man zieht die ganzen Unterhaltsarbeiten im Schichtbetrieb, in Nacharbeit, nötigenfalls im 24-Stundenbetrieb durch, ohne auch arbeitsrechtliche und arbeitssicherheitstechnische Versprechen abzugeben. Es gäbe in bezug auf die Unterhaltsarbeiten noch einiges zu sagen, aber ich glaube, das ist hier in diesem Rat gar nicht möglich.

*Abstimmung – Vote*

|                                   |            |
|-----------------------------------|------------|
| Für die Ueberweisung als Postulat | 71 Stimmen |
| Für den Antrag Herczog            | 33 Stimmen |

**Renschler:** Ich stelle fest, dass wir unsere Prozedur geändert haben oder im Begriffe sind, sie zu ändern. Wenn persönliche Vorstösse bestritten wurden, sei es, dass Motionen nur als Postulat entgegengenommen oder auch als Postulat abgelehnt wurden, war doch durch einen Gegenantrag automatisch, wie Herr Herczog das vorhin ausführte, Diskussion beschlossen. Aber die Diskussion fand dann nicht sofort statt, sondern sie wurde jeweils auf eine nächste Session verschoben. Sonst könnten wir Gefahr laufen, dass wir am Samstagabend noch hier sitzen.

Ich bitte den Herrn Präsidenten, sich an die alte Regel zu halten. Wenn ein Vorstoss bestritten wird, ist Diskussion beschlossen, diese aber auf eine spätere Session zu verschieben.

**Le président:** Je remercie M. Renschler de ses remarques. Aucune proposition de renvoi de la discussion n'a été formulée.

86.540

**Motion Nebiker**

**Ausserordentliche Session  
der eidgenössischen Räte  
Sessions extraordinaires  
des Chambres fédérales**

*Wortlaut der Motion vom 20. Juni 1986*

Der Bundesrat wird ersucht, der Bundesversammlung Bericht und Antrag für eine Aenderung von Artikel 86 Absatz 2 der Bundesverfassung (Einberufung einer ausserordentlichen Session) vorzulegen, und zwar in dem Sinne, dass die Einberufung einer ausserordentlichen Session der eidgenössischen Räte nur für Geschäfte von ganz besonderer Bedeutung vorzusehen ist, die zeitlich unaufschiebbar sind und nicht in einer laufenden oder unmittelbar folgenden Session behandelt werden können.

*Texte de la motion du 20 juin 1986*

Le gouvernement est chargé de présenter aux Chambres fédérales un rapport et une proposition en vue d'une modification de l'article 86, 2e alinéa de la constitution (convocation en session extraordinaire). La nouvelle disposition devra prévoir que les Chambres fédérales ne pourront être convoquées en session extraordinaire que pour des affaires d'une très haute importance, dont l'examen ne saurait être différé ou ne peut avoir lieu lors de la session en cours ou de la suivante.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Aliesch, Ammann-Bern, Aregger, Aubry, Auer, Basler, Bonnard, Bonny, Bremi, Bühler-Tschappina, Camenzind, Cincera, Cottet, Coutau, Eggly-Genève, Eppenberger-Nesslau, Fischer-Hägglingen, Fischer-Sursee, Flubacher, Früh, Gautier, Gehler, Geissbühler, Hari, Hess, Hofmann, Hösli, Hunziker, Jung, Kühne, Künzi, Martignoni, Mühlemann, Müller-Scharnachtal, Müller-Meilen, Müller-Wiliberg, Nef, Neuenschwander, Oehen, Oehler, Ogi, Reich, Reichling, Ruckstuhl, Rutishauser, Schärli, Schmidhalter, Schnyder-Bern, Schwarz, Thévoz, Tschuppert, Uhlmann, Villiger, Weber-Schwyz, Zwingli (55)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

In letzter Zeit wurde Artikel 86 Absatz 2 der Bundesverfassung aus Gründen tagespolitischer Effekthascherei und für die Profilierung einzelner Gruppierungen missbraucht.

## **Motion Neuenschwander Nationalstrassen. Unterhaltsarbeiten**

## **Motion Neuenschwander Routes nationales. Travaux d'entretien**

|                     |  |
|---------------------|--|
| In                  | Amtliches Bulletin der Bundesversammlung     |
| Dans                | Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale    |
| In                  | Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale |
| Jahr                | 1986   |
| Année               |  |
| Anno                |  |
| Band                | V  |
| Volume              |  |
| Volume              |  |
| Session             | Wintersession                                |
| Session             | Session d'hiver                              |
| Sessione            | Sessione invernale                           |
| Rat                 | Nationalrat                                  |
| Conseil             | Conseil national                             |
| Consiglio           | Consiglio nazionale                          |
| Sitzung             | 13   |
| Séance              |  |
| Seduta              |  |
| Geschäftsnummer     | 86.580                                       |
| Numéro d'objet      |  |
| Numero dell'oggetto |  |
| Datum               | 19.12.1986 - 08:00                           |
| Date                |  |
| Data                |  |
| Seite               | 2037-2039                                    |
| Page                |  |
| Pagina              |  |
| Ref. No             | 20 015 033                                   |

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.