

öse Politik zu betreiben, und diese besteht darin, dass Herr Bundesrat Ogi erklären wird: Die SBB wie alle Bundesbetriebe sind gehalten, die traditionelle Sozialpartnerschaft weiter zu pflegen und keine Schritte zu unternehmen, die diese Sozialpartnerschaft gefährden. Gleichzeitig müssen wir – so weh uns das tut – sagen: Strukturhaltung ist nicht das geeignete Mittel.

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

M. Pini: J'ai toujours cru qu'il y avait de la sensibilité dans ce Parlement. Vous êtes l'emblème vivant de l'arrogance des chemins de fer.

M. Theubet, rapporteur: La proposition de M. Pini n'a pas été examinée par la commission. Mais du débat presque identique tenu l'année dernière à la même occasion, il ressort qu'une adjonction, telle que celle formulée par notre collègue, donnerait lieu à une appréciation de la situation par trop subjective, ce qui rendrait son application ou son interprétation délicate. Même si je trouve cette proposition généreuse, comme son auteur d'ailleurs, j'estime qu'elle peut difficilement trouver place dans cet arrêté et qu'il serait souhaitable qu'elle soit retirée. Cela n'empêchera nullement la direction générale des CFF de réduire les effectifs avec discernement, je l'espère, c'est-à-dire en jouant sur les départs naturels et en ne mettant personne au chômage.

Je vous propose donc d'accepter l'arrêté tel que présenté par le Conseil fédéral.

Bundesrat Ogi: Ich habe die Sensibilität, die Herr Pini verlangt hat, und ich habe auch Verständnis für den Sindaco von Biasca. Ich habe mir von den SBB einen Bericht erstellen lassen. Die SBB schreiben mir im Zusammenhang mit Biasca – der Artikel 3bis (neu) dieses Bundesbeschlusses ist ja eine Lex Biasca –: «Auf den grösseren Dienststellen des Betriebes werden periodisch die Arbeits- und Personalverhältnisse durch die Betriebsabteilungen der Generaldirektion und der Kreisdirektion überprüft.» – Es ist nicht zuletzt das, was Sie vorhin in der Debatte von uns verlangt haben. – «Gemäss Jahresprogramm fand diese Ueberprüfung in Biasca vom 12. bis 30. Oktober 1992 statt. Dabei wurde festgestellt, dass die heutige Leistung ohne Qualitätseinbusse mit insgesamt zehn Stellen weniger erbracht werden kann. Die entsprechende neue Organisation wird auf den 1. Januar 1993 eingeführt. Entsprechend der bisherigen Praxis werden keine Mitarbeiter entlassen. Versetzungen auf andere Dienststellen im Tessin sind jedoch nicht zu vermeiden.» Das ist die Stellungnahme, die ich von den SBB erhalten habe.

Ich darf in diesem Zusammenhang vielleicht einmal mehr feststellen, dass mit der Neat zahlreiche neue Stellen, vor allem in den Randregionen, geschaffen werden. Ich darf auch feststellen, dass das Parlament – so hat es wenigstens die Debatte gezeigt – die Kosten der SBB senken will, das heisst, dass die SBB frei sein müssen, wo sie das Personal einsetzen. Sie müssen auch die Möglichkeit haben, Anpassungen an ein kleineres Verkehrsvolumen vornehmen zu dürfen, also ihre Personalpolitik nach den effektiven Bedürfnissen zu betreiben, und da ist es schwierig, auf die regionalen Bedürfnisse Rücksicht zu nehmen.

Ich muss auch sagen: Die soeben geführte Diskussion über die Rückweisung des Antrages der freisinnigen Fraktion hat gezeigt, dass sich dieser Rückweisungsantrag und der Antrag von Herrn Pini nicht vertragen. Deshalb möchte ich Herrn Pini bitten, seinen Antrag zurückzuziehen und Vertrauen zum Departement und zu den SBB zu haben. Wenn Sie zulassen, dass wir die Neat rasch bauen können, werden wir vor allem in Ihrer Region – Sie wissen es ganz genau – neue, interessante Stellen schaffen können.

Aber bitte helfen Sie uns, dass man uns in Sachen Neat nicht allzu viele Schwierigkeiten in den Weg legt!

M. Pini: J'ai une grande confiance en vous, Monsieur Ogi, en plus de l'amitié que je vous porte. Mais je ne fais pas confiance aux Chemins de fer fédéraux, ça non: mon pays n'en peut

plus. J'ai tout simplement demandé que l'effectif du personnel soit adapté, car il faut tenir compte de la crise conjoncturelle, en particulier dans les zones économiquement menacées. Das ist gar keine Lex Biasca des Tessins, Herr Bundesrat, das ist eine Lex der Schweiz – c'est une loi de la Suisse.

C'est la raison pour laquelle j'aimerais bien savoir qui est d'accord, oui ou non, avec cette conception. Cela n'a rien à voir ni avec le Parti radical ni avec le budget, mais avec l'intelligence et la sensibilité des chemins de fer. Je tiens à aider M. Ogi, conseiller fédéral, qui est le grand chef des CFF. Les chemins de fer n'obéissent pas toujours au chef.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Pini	14 Stimmen
Dagegen	33 Stimmen

Art. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes	73 Stimmen
Dagegen	12 Stimmen

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

92.039

**Konzessionierte
Transportunternehmen.
Rahmenkredit
Entreprises de transport
cessionnaires.
Crédit de programme**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 1. April 1992 (BBl III 440)
Message et projet d'arrêté du 1er avril 1992 (FF III 434)

Beschluss des Ständerates vom 21. September 1992
Décision du Conseil des Etats du 21 septembre 1992

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Bircher Peter, Berichterstatter: «Bahn und Bus 2000»: kein Rückzug aus der Fläche. Nicht nur die Neat als bedeutendes Transitbauwerk gilt es zu verwirklichen; ungeschmälert stehen auch die Beschlüsse von 1987 da. «Bahn und Bus 2000»: kein Rückzug aus der Fläche. Kontrolliertes Wachstum auch im öffentlichen Regionalverkehr. Die Merkmale dieser Angebotsstrategie sind häufigere Fahrgelegenheiten, kürzere Reisezeiten, neue Direktverbindungen, schlanke Anschlüsse, mehr und bessere Umsteigebeziehungen.

Für 97 Prozent aller Haushalte steht im Umkreis von einem Kilometer ein öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung. Regionalverkehr ist die eigentliche Stärke der Konzessionierten Transportunternehmen (KTU). Sie bedienen rund 60 Prozent aller Haltestellen, fahren auf 50 Prozent des Liniennetzes, befördern 80 Prozent aller Fahrgäste und beschäftigen 40 Prozent der Mitarbeiter im öffentlichen Verkehr. Zur Erhaltung und zum Ausbau des Leistungsstandards im Regionalverkehr ist die Mitfinanzierung des Bundes an die KTU unverzichtbar.

Zum Rahmenkredit: Aufgrund des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 fördern Bund und Kantone gemeinsam die Erneuerung der KTU durch Beiträge für technische Verbesserungen (Artikel 56). Die Privatbahnen sind zusammen mit den SBB Bestandteil des Verkehrssystems Schweiz. Die Marktanteile im Personenverkehr konnten sich in etwa halten. 1960 beförderten die KTU rund 731 Millionen Personen, 1990 1,318 Milliarden. Die Marktanteile haben sich nicht dominant zugunsten des öffentlichen Verkehrs verschoben, die Mobilität hat in der Schweiz stark zugenommen. Immerhin konnte eine Stabilisierung erreicht werden, was die Darstellung auf Seite 5 der Botschaft gut belegt.

Bisher sind sieben Rahmenkredite bewilligt worden. Mit dem letzten Kredit von 1987 wurde vor allem in Fahrzeuge investiert. Der 7. Rahmenkredit wird Ende 1992 ausgeschöpft sein. Der bei 75 KTU-Betrieben neu erhobene Investitionsbedarf erreicht für die Jahre 1993–1997 die Summe von etwa 4,6 Milliarden Franken. Nach umfangreichen Bereinigungen der Eingaben unter Berücksichtigung der Eigenmittel von rund einer Milliarde Franken und einer umfangreichen Kürzungsrunde durch das Bundesamt für Verkehr beläuft sich gemäss Eisenbahngesetz der Investitionsbedarf auf 2,114 Milliarden Franken. Teuerungsbereinigt hat der Bund 1,3 Milliarden Franken aufzubringen, zuzüglich 140 Millionen für die Aufstockung der Investitionstranche bei der Rhätischen Bahn, wie dies im Rahmen der Alpentransitvorlage vorgesehen wurde, somit insgesamt 1,44 Milliarden Franken. Zählt man die Anteile der Kantone, die Eigenmittel, sowie die von Dritten zu beschaffenden Mittel hinzu, führt das zu einem Investitionsvolumen von 3,149 Milliarden Franken. Der Bundesanteil beträgt somit rund 42 Prozent.

Unsere Kommission konnte sich davon überzeugen, dass das BAV begleitende Vorgaben machte und die KTU auf ein einheitliches, zielgerichtetes und bedürfnisgerechtes Programm verpflichtete, in finanzieller und materieller Hinsicht, aber auch bezüglich Unternehmungsleitbild und Wirtschaftlichkeitsrechnung sowie bezüglich Reifegrad der Projekte.

Die Hauptelemente für den neuen 8. Rahmenkredit lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Der Bund führt eine bewährte Investitionshilfe weiter und bekräftigt damit, dass er sich trotz den grossen Aufgaben beim Transit- und Fernverkehr nicht aus der Fläche, also dem Regionalverkehr zurückziehen will.
2. Es handelt sich gemäss Eisenbahngesetz um eine gemeinsame Förderung des öffentlichen Verkehrs, zusammen mit den Kantonen, vorab was die technischen Verbesserungen betrifft.
3. Der 8. Rahmenkredit deckt annähernd den Investitionsbedarf und ist im Vergleich des Engagements des Bundes für die SBB und für den Nationalstrassenbau nicht übersetzt.
4. Der Rahmenkredit enthält Beschäftigungselemente, die für das Baugewerbe und die Rollmaterialindustrie von grosser Bedeutung sind. Rund zwei Drittel fliessen in die Infrastruktur und ein Drittel in die Fahrzeuge.
5. Im Laufe der letzten Jahre wurde bewiesen, dass BAV, VöV und Industrie gemeinsame Anstrengungen unternehmen, dank koordinierter Beschaffung grössere Serien und damit günstigere Preise zu erzielen.

Die Kommission hat einen Zusatzbericht erhalten, welcher über die Einsparungsmöglichkeiten bei Unterhaltsanlagen wie Rollmaterialbeschaffung, die Vermeidung von Parallelverkehr, die Darstellung besserer Synergieeffekte usw. umfassend und überzeugend informiert. Es wird von allen Beteiligten einer höchstmöglichen Wirtschaftlichkeit grosse Beachtung geschenkt.

6. Vorschriften, Lieferpreise und Finanzen beeinflussen den Ausbaugrad der Sicherheitsanlagen. Ein guter Standard wird hier angestrebt. Man muss hier abwägen und optimieren – absolute Perfektion ist nicht möglich.

Die Kommission liess sich auch vor Ort informieren und hat bei einer Vorortsbahn im Raume Solothurn/Bern und bei der Rhätischen Bahn Besichtigungen vorgenommen. Sie konnte sich vom zielgerichteten Mitteleinsatz und einer beachtlichen Verkehrsleistung der KTU sowohl im städtischen Agglomerationsverkehr wie in der Erschliessung weit abgelegener Gebiete

überzeugen. Die Bedeutung der KTU liegt auch in der Tourismusförderung und in der Regionalpolitik. Wir konnten aber auch feststellen, dass eine sparsame Investitionspolitik mit begründeter Prioritätensetzung stattfindet.

Der Antrag der Minderheit II (Giezendanner) fordert die Erstreckung des Kredites um zwei Jahre bis 1999. Diese Erstreckung der Kreditdauer würde real eine Kürzung des jeweiligen Jahreskredites um einen Drittel bedeuten. Gerade jetzt gilt es, nicht primär auf neue Investitionsmöglichkeiten des Bundes zu sinnen, sondern dort Investitionsvolumen zu schaffen, wo eine gute Breitenwirkung – zusammen mit den Kantonen und den KTU – erreicht werden kann.

Die Kommission hat den Antrag der Minderheit II mit 15 zu 2 Stimmen bei 4 Enthaltungen abgelehnt. Auch der Antrag der Minderheit I (Bezzola), die das Wort «mindestens» fallenlassen will, wurde in der Kommission mit 13 zu 7 Stimmen abgelehnt.

Wie bereits erwähnt hat sich die Kommission intensiv mit der Frage des Parallelverkehrs beschäftigt und dazu einen aufschlussreichen Zusatzbericht erhalten:

Zusammengefasst:

1. Der Ständerat hat am 21. September der Vorlage zugestimmt.
2. Die derzeitige wirtschaftliche Situation ruft nach einer sinnvollen Investitionshilfe des Bundes. Es ist naheliegend, diese in traditionell bewährten Bereichen weiterzuführen.
3. Die Vorlage wird wichtigen Staatszielen wie Umweltschutz, zeitgemässes öffentliches Verkehrsangebot, Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Fläche und in der Vernetzung mit den SBB gerecht.
4. Es werden klare Prioritäten gesetzt:
 - bessere Infrastruktur,
 - Behebung von Sicherheitsmängeln,
 - Anschaffung von Rollmaterial.

5. Klein- und grossräumige Verbindungen bieten in der Schweiz die Dichte und Vernetzung, welche aus ökologischen und besiedlungsbedingten Gründen einen attraktiven öffentlichen Verkehr zu fördern vermögen. Wir dürfen bei der Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht auf halbem Wege stehenbleiben. Das Programm «Bahn und Bus 2000» ist weiterzuführen.

Die Kommission beantragt dem Plenum mit 17 zu 0 Stimmen bei 4 Enthaltungen, dem Bundesbeschluss über einen Rahmenkredit zur Förderung der KTU zuzustimmen.

M. Poncet, rapporteur: Le privilège d'appartenir à la minorité francophone me permet de prendre la parole à 12 h 56 alors qu'il est bien entendu que nos travaux doivent se terminer avant 13 h, faute de quoi un certain nombre d'engagements essentiels ne pourraient être tenus.

Le rapporteur de langue allemande relevait avec pertinence tout à l'heure l'importance des entreprises de transports concessionnaires. Il n'est donc pas nécessaire que j'y revienne si ce n'est pour vous asséner quelques chiffres, dont je ne doute pas qu'ils seront accueillis avec enthousiasme en cette fin de matinée.

En 1960, en effet, les entreprises de transport concessionnaires transportaient 731 millions de personnes et ce chiffre a pratiquement doublé en 30 ans puisqu'il a passé à 1 milliard 318 et quelque millions pour l'année 1990. Toujours en 1990, pour les entreprises de transport concessionnaires, ce sont 16 millions de tonnes de marchandises transportées dont plus de 15 millions par les chemins de fer privés, des chemins de fer privés dont le réseau est équivalent grosso modo aux deux tiers de celui des Chemins de fer fédéraux, alors que le réseau, si on peut parler de réseau en l'occurrence, des entreprises automobiles de transport concessionnaires est de l'ordre de 5000 kilomètres.

Malheureusement, cette image de succès idyllique s'accompagne d'une situation financière préoccupante. Si en effet, au titre des contributions fédérales au déficit d'exploitation, vous pouvez vous contenter des 161 millions et quelques que vous venez de voter avec le budget – c'était 160 millions en 1990 et 161 millions au budget de cette année, – si, en 1990 toujours, les frais de personnel des entreprises de transport conces-

sionnaires n'étaient «que» de 50 pour cent du total environ, ces montants augmenteront pour 1991 et pour 1992. Et en plus de tout cela, les besoins en crédits des entreprises de transport concessionnaires augmentent d'une manière et à un rythme qui ne pourra pas être maintenu longtemps dans la situation actuelle des finances fédérales et des finances des cantons.

Le Conseil fédéral – ou plus exactement l'Office fédéral des transports – a d'ailleurs dû sérieusement redimensionner les requêtes qui lui étaient présentées par les entreprises de transport concessionnaires. On peut et on doit, à cet égard, se demander si le système de subventionnement des entreprises de transport concessionnaires, par sa complexité, présente le minimum de transparence qui serait souhaitable. En effet, d'après la loi fédérale sur les chemins de fer de 1957, vous avez en quelque dix articles, cinq mécanismes de subvention que je ne vais pas décrire en détail. Ils vont des indemnités pour les prestations de service public aux réparations des dégâts causés par les forces naturelles, en passant par les améliorations à la sécurité, le remplacement du transport ferroviaire par des services routiers là où cela est possible et le maintien de l'exploitation, en clair la couverture de déficits d'exploitation. Mais ces cinq mécanismes de subventionnement ne sont, et de loin, pas les seuls.

Il faut ajouter à ce paysage complexe le subventionnement qui résulte de l'article 8 de la loi sur le transport public, c'est-à-dire les prestations supplémentaires qui sont demandées par les pouvoirs publics et, comme si cela ne suffisait pas, il faut encore ajouter trois types de subventions qui résultent de la loi sur l'utilisation des produits sur les droits d'entrée des carburants. Ces trois types de subventions concernent la séparation entre le rail et la route, la promotion du trafic combiné et la construction de parkings à proximité des gares. Sans oublier, bien entendu, l'arrêté sur le rapprochement tarifaire qui vise à compenser la prise en charge du manque à gagner causé par le rapprochement entre les tarifs des entreprises de transport concessionnaires et ceux des CFF. En 1990, vous avez décaissé à cet égard la coquette somme de 124 millions. Rassurez-vous, pour le budget de 1993, elle a pu augmenter et a passé à 151 millions.

A cela s'ajoute le fait que la contribution fédérale, dont nous parlons ici, n'est qu'une contribution partielle. Les entreprises de transport concessionnaires disposent bien sûr de quelques ressources propres et elles font encore appel aux cantons et même parfois aux communes. Ainsi, les 950 millions dont nous parlons aujourd'hui, c'est-à-dire l'objectif fédéral sans renchérissement, ces 950 millions correspondent en réalité à un besoin global de l'ordre de 2 milliards, 2,1 milliards exactement, besoin réduit de plus de 30 pour cent par rapport à la requête initiale des entreprises de transport concessionnaires qui chiffreraient leurs besoins à 3,6 milliards.

Alors, sans céder, et d'autant plus qu'il est 13 h 01, à la tentation de l'arithmétique pour le plaisir, permettez-moi tout de même de vous signaler que cela signifie sur cinq ans, et sans parler de la couverture des déficits d'exploitation, par kilomètre de réseau – qu'il s'agisse du réseau ferroviaire, routier ou même fluvial ou lacustre, il y a à peu près 750 kilomètres de réseau fluvial ou lacustre, – un besoin d'investissement de près de 200 000 francs par kilomètre de réseau, dont 90 000 à la charge de la Confédération. En d'autres termes, chaque kilomètre de réseau rail, route, eau va demander 16 à 18 000 francs de subvention à l'investissement à charge de la Confédération dans les cinq prochaines années.

Trêve de calculs vertigineux, j'allais en venir à la structure proprement dite de ce crédit, mais le rapporteur de langue allemande l'a décrite en détail et il n'est donc pas nécessaire que je la répète ici. Je me permettrai simplement d'ajouter un point: il ne faut pas perdre de vue – et vous verrez que cela est important pour l'une des propositions dont nous discuterons peut-être tout à l'heure – que ce crédit est un crédit-cadre, c'est-à-dire qu'il s'agit d'un acte par lequel une collectivité publique – dans le cas d'espèce la Confédération – détermine une politique d'investissement pour une période donnée, en fixe les buts et les priorités de manière à ce que les autres parties concernées puissent se déterminer et planifier en consé-

quence. Mais les tranches nécessaires à l'application proprement dite de ce crédit sont ensuite portées au budget en fonction de l'avancement des travaux et on sait qu'en matière d'infrastructures ferroviaires ou routières les oppositions et les recours peuvent retarder tout projet de plusieurs années.

La Commission des transports et des télécommunications s'est occupée de ce crédit lors de ses séances des 11 et 12 octobre. Elle a notamment entendu M. Fagagnini, directeur adjoint de l'Office fédéral des transports, et après un large échange de vues elle a voté l'entrée en matière par 19 voix contre une et une abstention. C'est évidemment ce que la commission vous invite à faire aujourd'hui en entrant en matière sans hésitation.

En conclusion, si vous me permettez une observation personnelle, je voudrais relever que ce crédit est accompagné d'un message intéressant du Conseil fédéral, mais que ce message est mal servi par une traduction que je qualifierai d'hésitante pour rester courtois en cette fin de séance. Cela a pour conséquence que le député francophone – j'allais dire le malheureux député francophone – qui essaie de se familiariser un peu avec la question, qu'il ne connaît pas forcément, est contraint d'aller lire le texte allemand pour comprendre la traduction française. Et connaissant, Monsieur le Conseiller fédéral, la sympathie réciproque, et souvent complice d'ailleurs, qui vous unit à la minorité francophone de ce Parlement, je ne résiste pas à la tentation de vous citer un exemple pour que vous puissiez faire faire le nécessaire à l'avenir.

Si vous prenez en effet votre message, à la page 16 du texte allemand, vous lisez: «Auf der materiellen Ebene wurden aus übergeordneter Sicht Investitionsschwerpunkte vorgegeben.» C'est un texte qui, même pour un francophone, est tout à fait compréhensible. Si en revanche vous lisez la traduction en français, vous découvrez avec émerveillement le patoquès suivant: «Quant au fond, l'OFT a, dans une optique supérieure, formulé des points forts pour les investissements.» Pour le francophone qui lit cela, il y a deux solutions possibles: ou bien il est de bonne humeur et il va voir le texte allemand, ou bien il est de mauvaise humeur et il ouvre sa télévision.

Bundesrat Ogi: Ich glaubte, wir könnten diese Debatte in bezug auf den 8. Rahmenkredit abschliessen, aber das ist nicht der Fall. Deshalb möchte ich nur folgendes sagen:

Je vous remercie, Monsieur Poncet, d'avoir eu la gentillesse et la courtoisie de me signaler cela à la fin de votre intervention. Je ne suis pas traducteur, mais je veillerai à ce que la traduction en français du prochain message soit meilleure.

Ich werde mich also auf morgen konzentrieren und mich deshalb kurz fassen. Morgen werde ich bei den Anträgen der Minderheiten I (Bezzola) und II (Giezendanner) das sagen, was ich zu diesem 8. Rahmenkredit zu sagen habe. Jetzt schon möchte ich Sie aber bitten, auf diesen Kredit einzutreten. Die KTU dürfen gegenüber den SBB nicht vernachlässigt werden. Das sollten wir mit diesem Kredit von 1,44 Milliarden Franken bezeugen. Damit lösen wir ein Investitionsvolumen von über 4 Milliarden Franken aus. Denken Sie daran. Morgen sehen wir uns wieder, dann stimmen Sie diesem Kredit sicher zu.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu

Schluss der Sitzung um 13.10 Uhr

La séance est levée à 13 h 10

Konzessionierte Transportunternehmen. Rahmenkredit

Entreprises de transport concessionnaires. Crédit de programme

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	VI
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.039
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.12.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2575-2577
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 057

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.