

*Texte de la motion du 19 mars 1993*

Le Conseil fédéral est chargé d'établir un plan énergétique à moyen et long termes, parallèlement aux mesures visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> (et donc, du même coup, la consommation de combustibles fossiles). Le but de ce plan est d'abandonner progressivement le pétrole au profit d'autres sources d'énergie, d'une part pour protéger l'environnement, d'autre part pour réduire la dépendance énergétique de notre pays.

**Schallberger** Peter-Josef (C, NW) unterbreitet im Namen der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (Urek) den folgenden schriftlichen Bericht:

Die Kommission hat festgestellt, dass der Ständerat am 1. Dezember 1992 schon eine gleichlautende Motion Mornioli (92.3264, Energieplanung) entsprechend dem Antrag des Bundesrates als erfüllt abgeschrieben hat. Am 2. Dezember 1992 hat Nationalrat Ruf die vorliegende Motion eingereicht. Sie ist vom Nationalrat angenommen und direkt abgeschrieben worden. Weil eine von einem Rat beschlossene Motion die Zustimmung des anderen Rates bedarf (Art. 22 Abs. 4 GVG), muss jetzt der Ständerat aus formellen Gründen die Motion des Nationalrates ebenfalls behandeln.

Der Vertreter des Bundesrates betonte in der Kommission, dass eine mittel- bis langfristige Energieplanung bereits bestehe («Energie 2000»). Er beantragte, die Motion des Nationalrates zu überweisen und sofort abzuschreiben. Die Kommission kann sich diesem Antrag anschliessen.

**Schallberger** Peter-Josef (C, NW) présente au nom de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie (Ceate) le rapport écrit suivant:

La commission a d'abord constaté que le 1er décembre 1992, le Conseil des Etats avait déjà classé une motion Mornioli (92.3264, Planification des besoins en énergie) identique, au motif que les objectifs visés avaient été atteints (classement d'ailleurs conforme à la proposition du Conseil fédéral). Elle a constaté d'autre part que la motion dont il est présentement question, déposée par M. Ruf, conseiller national, le 2 décembre 1992, a été adoptée et directement classée par le Conseil national. Or, une motion approuvée par un conseil devant être approuvée par l'autre conseil (art. 22 al. 4 Lrec), le Conseil des Etats doit maintenant pour des raisons formelles traiter également ladite motion, puisqu'elle a été adoptée par le Conseil national.

Après avoir affirmé expressément à la commission qu'une planification énergétique à moyen et long termes avait déjà été établie («Energie 2000»), le représentant du Conseil fédéral a proposé de transmettre la motion du conseil national et de la classer immédiatement. La commission reprend cette proposition à son compte.

*Antrag der Kommission*

Die Kommission beantragt, die Motion des Nationalrates zu überweisen und sie als erfüllt abzuschreiben.

*Proposition de la commission*

La commission propose de transmettre la motion et de la classer, les objectifs visés ayant été atteints.

*Überwiesen und abgeschrieben – Transmis et classé*

94.042

## Ausbau der Schleusen Kembs. Vertrag Aménagement des écluses de Kembs. Traité

Botschaft und Beschlussentwurf vom 4. Mai 1994 (BBI III 876)  
Message et projet d'arrêté du 4 mai 1994 (FF III 865)

*Antrag der Kommission*

Eintreten

*Proposition de la commission*

Entrer en matière

**Danioth** Hans (C, UR), Berichterstatter: Es mag etwas ungeohnt erscheinen, wenn ein Bergler das Geschäft einer Rheinschleuse in Frankreich zu vertreten hat. Doch eine persönliche innere Beziehung zum Rhein kann ich nicht leugnen. Meine Wiege stand ganz in der Nähe der Rheinquelle am Tomasee, und viele Rheinlieder sind mir natürlich sehr ans Herz gewachsen. Hier geht es aber um etwas politisch Wichtiges; der Rhein scheint nämlich in unserer Verkehrspolitik eine Rolle zu spielen, die ihm seit langem zugehört ist, die bisher aber wohl zu wenig wahrgenommen wurde.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen konnte sich anlässlich einer Informationsreise vom 17. Februar letzten Jahres hiervon ein eindrückliches Bild machen. Die Rheinschiffahrt leistete schon bisher als Zubringer und Abnehmer des kombinierten Bahn- und Strassenverkehrs Wesentliches; beim Einfallstor in der Schweiz werden dem Bahntransit jährlich etwa 1 Million Tonnen Waren übergeben. Es scheint, dass vor dem Hintergrund des Kräftemessens zwischen Strasse und Schiene im internationalen Gütertransit der Schiffahrt eine zunehmende Bedeutung zukommt. Hier kann uns vielleicht der gute alte «Vater Rhein» aus der Klemme helfen. Die Schiffahrt ist ein Transportweg für Güter, der es bezüglich Minusrekord an Energieverbrauch und Umweltbelastung spielend mit jedem anderen Verkehrsträger aufnehmen kann.

Welche Rolle spielt die Schleuse Kembs? Die wenige Kilometer unterhalb Basel auf französischem Gebiet gelegenen Schiffahrtsanlagen von Kembs weisen teils veraltete Installationen und – als Anomalie – zwei unterschiedlich lange Schleusen auf, nämlich eine mit 183 Metern und die andere mit 95 Metern Länge. Das Risiko, bei Unterhaltsarbeiten oder bei Störungen nicht mehr durch die lange Kammer fahren zu können, hat die schweizerische Rheinschiffahrt veranlasst, entgegen dem allgemeinen Trend bisher auf die Anschaffung von wirtschaftlicheren, 110 Meter langen Schiffen zu verzichten. Damit gerät sie natürlich gegenüber ausländischen Reedereien, die auf den Verkehr nach Basel nicht angewiesen sind, in einen Wettbewerbsnachteil. Ein störungsfreier, leistungsfähiger Schleusenbetrieb ist nicht nur für die konventionellen, sondern auch und vor allem für die Containertransporte von hoher Bedeutung.

Die Verhandlungen der schweizerischen Delegation mit Frankreich haben in relativ kurzer Zeit zu einem Durchbruch und zu einer, vor allem auch für unser Land, sehr akzeptablen Lösung geführt. Frankreich übernimmt immerhin 40 Prozent der auf 50 Millionen Schweizerfranken geschätzten Kosten für die Sanierung und Verlängerung der Anlagen. Mit dieser Variante der Sanierung kann auch eine raschmögliche Verwirklichung der besseren Durchgangskapazitäten erreicht werden. Von den für die Schweiz verbleibenden 30 Millionen Franken haben sich die Anrainerkantone Basel-Stadt und Baselland – allerdings nach einigem Widerstreben, aber immerhin – zur Übernahme von je 3 Millionen Franken verpflichtet, obschon die Förderung der Rheinschiffahrt nach Bundesverfassung Bundessache ist und einen Teil der nationalen Verkehrspolitik darstellt. Von Deutschland bzw. vom Bundesland Baden-Württemberg konnte bisher leider kein Beitrag erhältlich gemacht werden.

Dem gemeinsamen Werk am Rhein kommt Symbolwirkung zu. Mit der Beseitigung des Flaschenhalses bei dieser Schleuse wird ein Zeichen der Öffnung im internationalen kombinierten Verkehr Strasse/Schiene/Schifffahrt gesetzt. Dieses Signal ist inzwischen auch von der interessierten Wirtschaft am Rheinknie positiv aufgenommen worden. Dieser Tage ist ein Projekt für einen grossen Containerterminal im Rheinhafen Basel vorgestellt worden, der mehr als eine Verdoppelung der bestehenden Umschlagskapazität bewirken soll. Damit nimmt die schweizerische interessierte Wirtschaft auch die Herausforderung an, welche der Schweizer Souverän mit den jüngsten verkehrspolitischen Entscheiden und der Zustimmung zum Transitabkommen heraufbeschworen hat. Als Parlament dürfen wir den Bundesrat und die Verwaltung zu diesem grossen Erfolg beglückwünschen. Das Aschenbrödel Rheinschifffahrt könnte eines Tages zur Prinzessin auf dem Feld der internationalen Verkehrspolitik werden. Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig Eintreten und Zustimmung zum Beschlussentwurf.

---

### Begrüssung – Bienvenue

**Präsident:** Ich begrüsse auf der Tribüne Herrn David Melikishvili-Taurinsh, Mitglied des Parlamentes von Georgien, und andere Vertreter der International Road Traffic Organisation. Ich wünsche Ihnen allen einen guten Aufenthalt bei uns in Bern und in der Schweiz. *(Beifall)*

---

**Plattner Gian-Reto (S, BS):** Sie werden verstehen, dass ich als Ständerat des Kantons Basel-Stadt einige Worte zu diesem Projekt sagen möchte, das nicht nur die Schweiz, sondern meinen Kanton ganz besonders betrifft.

Die Rheinschifffahrt spielt für Basel-Stadt eine bedeutende Rolle. Zirka 2500 Arbeitsplätze hängen direkt oder indirekt mit der Rheinschifffahrt zusammen. Auch im Basler Tourismus sind weitere Arbeitsplätze und sehr viel gewerbliches Einkommen an den Rhein gekoppelt, insbesondere in der Personenschifffahrt und durch die Hotelschiffe, die während unserer grossen und europäischen Messen, wie der Europäischen Uhren- und Schmuckmesse, den Rhein herauffahren.

Basel hat die Wichtigkeit des Rheinhafens immer erkannt und betont. Wie der Berichterstatter eben ausgeführt hat, wollen wir einen neuen Containerterminal bauen, um modernen Gütertransportmethoden auf dem Wasser zum Durchbruch zu verhelfen. Das ist ein weiteres Zeichen für das Interesse meines Kantons.

Aber auch die Schweiz ist an der Rheinschifffahrt in und durch Basel interessiert. Rund 15 Prozent des schweizerischen Aussenhandels werden über den Rhein abgewickelt. Eine besonders starke Stellung hat die Rheinschifffahrt bei der Versorgung der Schweiz mit Energie. Zirka ein Drittel aller flüssigen Brennstoffe werden über die Basler Rheinhäfen eingeführt. Die Rheinhäfen alimentieren dazu die SBB mit über einer Million Gütertonnen, der Berichterstatter hat es schon gesagt. Auch das ist besonders im Hinblick auf die Alpen-Initiative heute und in Zukunft nicht zu verachten.

Nicht zuletzt hat die Rheinschifffahrt traditionell dazu gedient, die Versorgungssicherheit in Krisenzeiten, die wirtschaftliche Landesversorgung auch vom Meer her in die Schweiz zu garantieren. Die Massengüterzufuhr ist nur über den Rhein durch internationale Verträge auch in schwierigen Zeiten garantiert. Das letzte Mal haben wir das im Zweiten Weltkrieg dankbar ausnützen können.

Die Rheinschifffahrt ist heute generell von Rotterdam bis Basel modern ausgebaut, das heisst eben nicht bis Basel, sondern nur bis einige wenige Kilometer unterhalb Basels, bis Kembs. Diese oberste von acht Doppelschleusen am Oberrhein stammt aus den Nachkriegsjahren, und zwar aus jenen des

Ersten Weltkrieges, nicht des Zweiten. Als Frankreich im Vertrag von Versailles vom 28. Juni 1919 das Recht bekam, den Rhein bei Kembs umzuleiten und zu stauen – er ist heute bis unter die mittlere Rheinbrücke in Basel angestaut – wurden auch diese Schleusen gebaut.

Heute ist die kürzere der beiden Schleusen zu kurz für moderne Schiffe. Moderne Schiffe sind länger als die Schleuse, sie messen nicht nur 95 Meter, sondern 110 Meter. Das wird auf dem Rhein und auf anderen Binnenkanälen in Europa immer mehr zum Standardmass, weil mit diesen längeren Schiffen bei gleicher Ladung weniger Tiefgang nötig ist, damit weniger Fahrtwiderstand und somit kürzere Fahrzeiten möglich werden und die Schifffahrt auch viel weniger von den Niederwassersperren abhängig wird, die am Rhein sehr häufig verfügt werden müssen. Auf diesem Fluss mit stark variablem Wasserstand sind die Schiffe vom aktuellen Wasserstand sehr abhängig.

Die eine Schleuse ist zu kurz, und in der anderen kann nur ein Schiff mit einer Länge von 110 Metern abgefertigt werden. Die Kembser Schleusen sind ein richtiges Nadelöhr am Oberrhein. Zudem sind sie alt und reparaturanfällig. Die Revisionszeiten werden immer länger. Sie wurden von vier auf sechs Wochen alle drei Jahre verlängert; während dieser Zeit ist überhaupt keine Rheinschifffahrt nach Basel möglich. Ungeplante Ausfälle sind zudem häufig. Wenn Sie wissen, dass die Schifffahrt heute genauso wie der Strassenverkehr nach dem Just-in-time-Konzept arbeitet, dass die Waren genau auf einen bestimmten Zeitpunkt hin beim Kunden abgeliefert werden müssen, dann sehen Sie, dass unvorhersehbare Staus, die in Kembs wegen Schleusendefekten oder wegen Verkehrsüberlastung jederzeit eintreten können, für die Reedereien katastrophale Folgen haben. Sie müssen wegen Nichteinhaltens der Verträge, wegen nicht verschuldeten Vertragsbruchs, schwere finanzielle Folgen gewärtigen. Zudem führt allein schon das Risiko, dass diese modernen Schiffe, die über 95 Meter lang sind, sich verspäten könnten, dazu, dass die Flotte nicht modernisiert wird, da niemand riskieren will, mit den neuen, längeren Schiffen in Kembs nicht durchzukommen. Somit bleiben die alten, 95 Meter langen Schiffe über die Zeit hinaus in Betrieb. Das ist für die ohnehin unter dem enormen Margendruck von Strasse und Schiene leidende Schifffahrt eine sehr schlechte Sache. Das heisst, dass gerade die ökologischste und billigste Transportart wegen dieser Schleusenprobleme in Kembs unverschuldet in zusätzliche Schwierigkeiten kommen kann.

Es steht also für uns in Basel fest, dass dieses Nadelöhr saniert werden muss. Der Bund ist mit beiden Kantonen, Basel-Stadt und Basel-Landschaft, einig. Es sollen zwei moderne, je 190 Meter lange Schleusen gebaut werden, welche dann für die nächsten hundert Jahre genügen sollten. Man hat auch geprüft, ob die blosser Verlängerung der kürzeren Schleuse auf 110 Meter – eine Art Minimalmassnahme in finanziellen Krisenzeiten – sinnvoll wäre. Aber es hat sich gezeigt, dass die Kostenminderung gegenüber dem grossen Nutzenverlust einer solchen Massnahme unverhältnismässig gering wäre; diese Variante wurde deshalb wieder aufgegeben.

Der Berichterstatter hat ausgeführt, dass die Schweiz leider den Löwenanteil an die Sanierung bezahlen muss. Man muss aber sehen, dass Frankreich an der Sanierung dieser Schleusen natürlich kein Interesse hat. Im Elsass als vernachlässigter französischer Randregion gibt es keine wesentlichen Abnehmer von Schiffsloadungen, es gibt keinen französischen Hafen oberhalb Kembs, der diesen Namen verdient. Es gibt eine Ausladestelle gerade unterhalb von Basel, aber als Hafen kann man das nicht bezeichnen. Frankreich hat wenig Interesse und wäre rechtlich zu überhaupt keinen Beiträgen verpflichtet. Trotzdem bezahlt Frankreich 40 Prozent, nämlich 20 Millionen der geschätzten 50 Millionen Schweizerfranken. Man darf dies ruhig als grosszügige freundschaftliche Geste bezeichnen.

Wie der Berichterstatter ausgeführt hat, bezahlen beide Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft je 3 Millionen Franken, um ihr eigenes wirtschaftliches Interesse nicht nur mit Worten, sondern auch durch das Zücken ihres Geldbeutels zu demonstrieren. Die beiden Kantonsparlamente haben diese

Verträge bereits genehmigt. Die Kredite sind rechtskräftig. Der Bund kann sich darauf verlassen, dass er nur etwa 24 Millionen Franken bezahlen muss.

Ich bitte Sie, diesen Staatsvertrag mit Frankreich betreffend den Ausbau der Schifffahrtsanlagen Kembs und dessen Finanzierung zuzustimmen und dann anschliessend auch den Kredit von 24 Millionen Franken zu genehmigen und damit das letzte Nadelöhr am Oberrhein zu beseitigen.

Ich erinnere Sie daran, dass Sie ja die gute und richtige Gewohnheit haben, jeweils leichten Herzens ziemlich grosse Kredite für eine andere randständige Stadt, nämlich Genf, zu bewilligen, immer dann, wenn es darum geht, für die Gebäude internationaler Organisationen Kredite zu sprechen. Sie tun dies im Wissen, dass zwar einerseits die beiden Städte Basel und Genf gewiss von Ihrer Grosszügigkeit profitieren, dass aber andererseits sowohl der internationale Charakter von Genf wie auch der Charakter von Basel als dem berühmten goldenen Tor zur Schweiz zwei Eigenschaften und zwei Reputationen sind, die es verdienen, im Interesse der ganzen Schweiz erhalten zu bleiben.

**Ogi Adolf, Bundesrat:** Als «Auch-Bergler» möchte ich zu diesem Geschäft kurz in sechs Punkten Stellung nehmen. Ich bin der Meinung, dass uns diese Vorlage die Möglichkeit gibt, die Bedeutung der Rheinschifffahrt für unser Land wieder etwas in den Vordergrund zu rücken.

1. Die Rheinschifffahrt spielt in der schweizerischen Verkehrspolitik eine bedeutende Rolle. Wir haben es leider ein wenig vergessen. Rund 15 Prozent des gesamtschweizerischen Aussenhandels werden über den Rhein abgewickelt. Wir haben auch das vergessen. Die Rheinschifffahrt bildet einen wichtigen Bestandteil des kombinierten Verkehrs als Zubringer und Abnehmer der Bahn und des Strassenverkehrs. Herr Plattner hat bereits darauf hingewiesen. Die Rheinschifffahrt ist umweltfreundlich. Wir vergessen auch das immer wieder. Ich bin mit Herrn Danioth absolut einverstanden: Der Rhein ist unsere schlafende Prinzessin, wir sollten sie nur wachküssen. Jährlich passieren 20 000 Schiffe mit einem Frachtvolumen von etwa 10 Millionen Tonnen die sechzigjährige Schifffahrtsanlage, die wir nun anpassen und modernisieren möchten.

2. Es wurde bereits erwähnt: Kembs verfügt im Gegensatz zu den übrigen Staustufen lediglich über eine lange Schleuse. Ihre Länge beträgt 183 Meter. Moderne, über 100 Meter lange Schiffe können in der kleinen Schleuse, die 97 Meter lang ist, nicht geschleust werden. Davon sind beispielsweise Containerschiffe betroffen, und diese fassen bis zu 220 Container oder 2500 Tonnen Nutzlast. Wenn Sie sich das vorstellen und diese Zahlen übertragen, sind das sechs Güterzüge à zehn Waggons oder 90 28-Tonnen-Lastwagen. Damit sind natürlich bei der Schleuse Kembs Wartezeiten programmiert, und bei Sperrung der Schleuse gibt es grosse Schwierigkeiten. Wir können mit diesen Schwierigkeiten nicht mehr weiterleben. In diesem Sinne ist eine Korrektur notwendig.

3. Als Verbesserungsmaßnahmen sind zwei alternative Lösungen denkbar: Bau einer dritten Schleuse oder Verlängerung der kleinen Schleuse von 97 Meter auf 190 Meter. Die eingehende Abklärung hat gezeigt, dass der Bau einer dritten Schleuse schlicht und einfach zu teuer wäre. Die Verhandlungen mit Frankreich – wir sind den französischen Behörden sehr dankbar, dass sie uns so viel Verständnis entgegengebracht haben – haben gezeigt, dass die Verlängerung der kleinen Schleuse von 97 Metern auf 190 Meter und die Modernisierung der bestehenden Anlage die beste Lösung darstellt. Die Gesamtkosten werden zwischen der Schweiz und Frankreich im Verhältnis 60 zu 40 aufgeteilt.

4. Die technischen und finanziellen Modalitäten des Ausbaus sind, wie das Herr Danioth gesagt hat, im Staatsvertrag geregelt. Dieser wurde bereits am 14. März 1994 auf Kreta unterzeichnet.

5. Die Gesamtkosten liegen in der Grössenordnung von rund 200 Millionen französischen Francs, also rund 50 Millionen Franken. Der schweizerische Kostenbeitrag beträgt 60 Prozent und dürfte somit ohne Teuerung rund 30 Millionen Franken ausmachen. Vom schweizerischen Kostenbeitrag werden die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft pauschal

je 3 Millionen Franken übernehmen. Ich möchte den beiden Ständen für ihr Entgegenkommen danken. Es zeigt, wie bedeutungsvoll diese Schleuse für die beiden Stände ist.

6. Aus wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Gründen hat hauptsächlich die Schweiz ein Interesse am Ausbau dieser Schifffahrtsanlage. Wir sind der Meinung, dass der Kostenteiler mit Frankreich – 60 zu 40 – für uns günstig ist. Wir meinen, dass unmittelbar nach der Ratifizierung des Staatsvertrages mit den Vorbereitungsarbeiten begonnen werden sollte. Wir gehen davon aus, dass die Bauarbeiten rund vier Jahre dauern werden. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat dem Bundesbeschluss über einen Staatsvertrag mit Frankreich am 8. Juli einstimmig zugestimmt.

Ich bitte Sie, dieser wichtigen Vorlage, wenn möglich einstimmig, zuzustimmen. Es ist eine wichtige Angelegenheit für die Zukunft der Schweiz und für die Rheinschifffahrt.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen  
L'entrée en matière est décidée sans opposition*

*Gesamtberatung – Traitement global*

**Titel und Ingress, Art. 1–3  
Titre et préambule, art. 1–3**

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*  
Für Annahme des Entwurfes

24 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

94.047

**Europäisches Büro  
für Funkangelegenheiten.  
Übereinkommen  
Bureau européen  
des radiocommunications.  
Convention**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 11. Mai 1994 (BBI III 501)  
Message et projet d'arrêté du 11 mai 1994 (FF III 504)

**Gadient** Ulrich (V, GR) unterbreitet im Namen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Das Europäische Büro für Funkangelegenheiten (ERO) wurde im Rahmen der Europäischen Konferenz der Verwaltungen für Post und Fernmeldewesen (CEPT) im Mai 1991 vorerst provisorisch eingerichtet. Es dient der fachlichen Unterstützung und Beratung des Europäischen Funkausschusses, einem Organ der CEPT, dessen Aufgabe darin besteht, Grundsätze im Bereich des Funkwesens auszuarbeiten und Regelungen auf dem Gebiet der Funkfrequenzen sowie technische Angelegenheiten zu koordinieren.

Die Schweiz, seit 1959 Mitglied der CEPT, die 36 europäische Länder umfasst, spielt eine nicht unwesentliche Rolle innerhalb dieser Organisation, zählt sie doch zu den fünf Ländern, die bei Beschlussfassungen am meisten Gewicht haben.

Das ERO dient als fachliches Beratungsorgan, das technische Probleme und Verwaltungsfragen untersucht. Es ist ein ständiges Fachzentrum für Funkangelegenheiten mit der Aufgabe, langfristige Analysen des Frequenzbedarfs auf europäischer Ebene durchzuführen und die Verbindungen mit nationalen Behörden und internationalen Organisationen aufrechtzuerhalten.

## **Ausbau der Schleusen Kembs. Vertrag**

## **Aménagement des écluses de Kembs. Traité**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.042
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.09.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	961-963
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 743

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.