

Schriftliche Begründung – Développement par écrit
Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates zu den dringlichen Interpellationen vom 14. März 1994
Rapport écrit du Conseil fédéral concernant les interpellations urgentes du 14 mars 1994
Allgemeines

Der Bundesrat hat im Vorfeld der Abstimmung über die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» nachdrücklich auf Probleme nationaler und internationaler Dimension verwiesen, welche bei einer Annahme der Initiative resultieren. Der Souverän hat sich für die Initiative entschieden. Wie die Reaktionen im In- und Ausland zeigen, waren die Befürchtungen des Bundesrates begründet. Volk und Stände haben aber dem umweltpolitischen Argument vor den regional-wirtschaftlichen und den europapolitischen Argumenten den Vorrang gegeben.

Selbstverständlich ist der Entscheid des Souveräns zu akzeptieren, und der Bundesrat wird alles in seinen Kräften Liegende tun, um Schwierigkeiten möglichst rasch, innovativ und effizient zu meistern. Indessen kann nicht erwartet werden, dass für die aus der Annahme der Initiative resultierenden Probleme Patentrezepte vorliegen, welche es erlauben, innert kürzester Frist sämtliche Fragen einer befriedigenden Lösung zuzuführen. Sorgfältige konzeptionelle Arbeit ist zu leisten. Grundlagen sind zu überprüfen und zu entwickeln, Verhandlungen mit dem Ausland sind zu führen. Die Verkehrspolitik bedarf bereichsweise einer Neuausrichtung. Das alles kann nicht übers Knie gebrochen werden.

Aus innenpolitischer Sicht beschäftigt vor allem Artikel 36sexies Absatz 3 BV. Mit Annahme der Initiative ist Artikel 36sexies in Kraft getreten. Der Bundesrat und seine Verwaltung sind gehalten, die Bestimmungen unverzüglich anzuwenden. Bereits im Vorfeld der Abstimmung machte der Bundesrat auf die Problematik der offenen Begriffe in Absatz 3 wie «Transitstrassen-Kapazität», «Alpengebiet», «Kapazitätserhöhung», «Ortsumfahrung», «Transitstrassen» aufmerksam. Die Anwendung bereitet nun in der Tat unter anderem Auslegungsschwierigkeiten. Absatz 3 von Artikel 36sexies beschränkt sich weder auf den Gütertransitverkehr noch auf den grenzüberschreitenden Personenverkehr. Das Ausbauverbot betrifft alle Strassen im Alpengebiet, soweit sie auch dem Güter- oder Personentransitverkehr dienen können (Abstimmungserläuterungen, Seite 14).

Es gilt nun vorrangig diese Begriffe zu definieren und klarzustellen, was konkret vom neuen Verfassungsartikel betroffen wird. Für die Auslegung eines Verfassungstextes gelten nach Bundesgericht die anerkannten Interpretationsgrundsätze. Der subjektive Wille der Initianten ist nicht, oder zumindest nicht allein massgebend.

Es ist einerseits Pflicht der Bundesbehörden, die Gleichbehandlung aller Alpenregionen sicherzustellen. Andererseits sind auch Treibstoffzollgelder Mittel, welche das Volk dem Staat zur Verfügung stellt. Entsprechend vorsichtig und sorgfältig ist mit diesen umzugehen. Weitere Investitionen in die Planung von Projekten, welche mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit infolge von Artikel 36sexies Absatz 3 BV gar nicht realisiert werden können, sind zu vermeiden.

Aus all diesen Gründen musste als Sofortmassnahme ein Planungs- und Projektierungsstopp beim Strassenbau im Alpengebiet erlassen werden. Diese Massnahme hat vorsorglichen Charakter, bis entsprechende Ausführungsbestimmungen vorliegen. Es galt zu verhindern, dass vollendete Tatsachen geschaffen werden, die eine nüchterne Situationsanalyse verunmöglicht hätten. Die politische Diskussion kann nun beginnen. Sie muss selbstverständlich vom neuen Verfassungsartikel ausgehen, darf aber die wesentliche Bedeutung nicht ausser acht lassen, die einem angemessen ausgebauten Strassennetz für gewisse Alpenregionen zukommt.

Was die aussenpolitische Seite betrifft, war sich der Bundesrat bewusst, dass die Europäische Union das Ergebnis der schweizerischen Abstimmung über die Alpen-Initiative in ihre Überlegungen zur europäischen Verkehrspolitik miteinbezie-

hen wird. Die Reaktionen sind zum Teil hart ausgefallen. Indessen bestehen vielfältige gemeinsame Interessen, die eine zügige Aufnahme der im Transitvertrag in Aussicht gestellten bilateralen Verhandlungen rechtfertigen.

Die Annahme der Alpen-Initiative hat nicht nur zur Folge, dass der alpenquerende Güterverkehr europäischer Bedeutung in der Schweiz blockiert wird. Der Bundesrat hat aber damit den Auftrag erhalten, die nötigen Kapazitäten auf der Schiene in den nächsten zehn Jahren zur Verfügung zu stellen. Im Rahmen der Neat-Vorprojektbeurteilung wird er die Bauetappen und den zeitlichen Ablauf so wählen, dass die Umlagerung der Güter von der Strasse auf die Schiene erfolgen kann. Damit wird Europa innert Frist eine moderne Schienen-Infrastruktur zur Abwicklung des Gütertransits benutzen können.

Bei der Konkretisierung des Entscheids des schweizerischen Souveräns wird der Bundesrat danach streben, bestehende internationale Verpflichtungen einzuhalten und Diskriminierungen zu vermeiden. Ein Erklärungsbedarf gegenüber unseren europäischen Partnern ist vorhanden. Der Bundesrat wird dem Rechnung tragen.

Zu den einzelnen Fragen

1. Aus der Fragestellung des Interpellanten ergibt sich, dass insbesondere bezüglich Personentransitverkehr die N 13 im Lichte der gewählten Kriterien auch als potentielle Transitachse bezeichnet werden kann und damit unter die vorsorglichen Massnahmen fällt, da Absatz 3 keine Beschränkung auf den grenzüberschreitenden Transitverkehr beinhaltet.

2. Der Bundesrat befürwortet grundsätzlich den Ausbau dieser Strecken aus Sicherheitsgründen; er hat die entsprechenden Projekte jeweils genehmigt.

3. Der Bundesrat ist nicht bereit, unsichere Planungen mit öffentlichen Geldern zu finanzieren. Solange das Risiko konkret besteht, dass ein (auch dringendes) Projekt als Folge von Artikel 36sexies scheitern kann, ist für den Bundesrat eine Zustimmung zu weiteren Arbeiten mit Kostenfolge nicht angezeigt.

4. Der Planungs- und Projektierungsstopp ist eine provisorische Massnahme. Der Bundesrat ist bereit mitzuhelfen, dass möglichst rasch eine Ausführungsgesetzgebung konkrete Hinweise gibt, wo die vorsorgliche Massnahmen zumindest partiell aufgehoben werden können. Falls der Kanton die aus der vorsorglichen Massnahme sich ergebende Verzögerung als gravierendes Sicherheitsproblem erachtet, liegt es in seiner Kompetenz, mit polizeilichen Massnahmen zwischenzeitlich die Sicherheit zu steigern.

5. Zwischen der ordentlichen Behandlung des Dossiers und den verfügten provisorischen Massnahmen besteht kein sachlicher Zusammenhang.

94.3024

Dringliche Interpellation Epiney Annahme der Alpen-Initiative. Folgen Interpellation urgente Epiney Conséquences de l'adoption de l'initiative des Alpes

Wortlaut der Interpellation vom 28. Februar 1994

Die Diskussionen über die Alpen-Initiative konzentrierten sich vor allem auf die obligatorische Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Die Polemik um Artikel 36sexies Absatz 3 der Bundesverfassung ging nicht über die betroffenen Regionen hinaus. Es bleiben denn auch Punkte im Dunkeln. Die Interpretation bestimmter Begriffe im genannten Absatz wie auch die sich widersprechenden Erklärungen der Initianten veranlassten das Bundesamt für Strassenbau notgedrungen, die Vorbereitungs- und Planungsarbeiten unverzüglich zu stoppen. Die Massnahme trifft die National- und Hauptstrassen, die als Transitachsen im Alpengebiet betrachtet werden können. Sie entspringt dem legitimen

Bedürfnis, den Volkswillen zu respektieren, verlangt aber vom Bundesrat zusätzliche klärende Ausführungen.

Darum ersuche ich den Bundesrat, zu folgenden Punkten Stellung zu nehmen:

1. Ist der Bundesrat der Auffassung, dass die Initiative eigentlich nur vier Projekte bekämpfte (40-Tonnen-Korridor, zweite Tunnelröhre am Gotthard, vierspurige Autobahnen am San Bernardino und zwischen Siders und Brig)?

2. Ist der Bundesrat der Auffassung, dass die Projekte, die vom Stopp betroffen sind, die Voraussetzungen, wie sie der Initiativtext aufführt (Transitstrasse und Kapazitätserhöhung), kumulativ erfüllen?

3. Kann der Bundesrat sagen, wie er die Begriffe Transitstrasse und Kapazitätserhöhung auslegt?

3.1 Wird eine Strasse von einem bestimmten Prozentsatz Transitfahrzeuge an zur Transitstrasse?

3.2 Umfasst der Begriff Kapazitätserhöhung auch den Ausbau der Zubringer aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses?

4. Teilt der Bundesrat unsere Meinung, dass eine vierspurige Autobahn zwischen Siders und Brig die einzige annehmbare Lösung ist?

4.1 Auf der politischen Ebene (Rawil, Anschluss Bovy, massive Ablehnung der Initiative im Wallis, Gleichbehandlung, Staus im Oberwallis);

4.2 vom technischen und wirtschaftlichen Standpunkt her (Stand der Projektierung, Arbeitslosigkeit, Absurdität einer unterdimensionierten Strasse bei Unfällen oder zum Umfahren von Hindernissen, schädliche Immissionen, Kosten, Rationalisierung, Qualität des Bauwerks [40 Prozent im Tunnel] usw.).

5. Ist der Bundesrat der Auffassung, es müsse bis zur Junisesion in Erwartung der Ausführungsgesetzgebung ein dringlicher Bundesbeschluss ausgearbeitet werden?

5.1 der die unklaren Begriffe von Absatz 3, einschliesslich des Alpengebiets, genauer umschreibt;

5.2 der die Strassen bezeichnen, die als Transitstrassen gelten, und diejenigen, deren Kapazität ausgebaut werden soll;

5.3 der die vorsorglichen Massnahmen aufhebt, die das Bundesamt für Strassenbau auch auf Strecken verhängt hat, die von der Initiative nicht betroffen sind wie das Teilstück Siders-Brig.

Texte de l'interpellation du 28 février 1994

Le débat sur l'initiative des Alpes s'est cristallisé sur le transfert obligatoire du trafic marchandises de transit en direction du rail. Vu l'insécurité d'interprétation de l'alinéa 3 de l'article 36sexies de la constitution, j'invite le Conseil fédéral à prendre position sur les points suivants.

Le gouvernement:

1. est-il d'avis que l'initiative ne visait implicitement que quatre projets (couloir pour les 40 tonnes, 2e tunnel autoroutier au Gotthard, autoroute à quatre pistes au San Bernardino et entre Sierre et Brigue)?

2. est-il d'avis que, en conformité avec le texte lui-même, ces abandons de projets sont subordonnés aux conditions cumulatives qu'il s'agisse d'une route de transit et qu'on veuille en augmenter la capacité?

3. peut-il nous présenter son interprétation des notions de route de transit, ainsi que d'augmentation de la capacité?

3.1 Une route est-elle considérée de transit à partir d'un pourcentage de véhicules en transit?

3.2 La notion d'augmentation du trafic vise-t-elle également l'amélioration des accès pour des raisons de sécurité ou de fluidité?

4. partage-t-il notre avis selon lequel l'autoroute à quatre pistes entre Sierre et Brigue représente la seule solution acceptable:

4.1 sur le plan politique (Rawil, rapport Bovy, rejet massif de l'initiative en Valais, égalité de traitement, engorgement du Haut-Valais, etc.);

4.2 sur le plan technico-économique (avancement des études, chômage, aberration d'une route sous-dimensionnée en cas d'accidents ou pour détourner un obstacle, au niveau des nuisances, des coûts, du principe de rationalisation, de la qualité de l'ouvrage (40 pour cent en tunnel), etc.)?

5. est-il d'avis qu'un arrêté fédéral urgent doit être élaboré d'ici la session de juin et dans l'expectative de la loi d'application:

5.1 précisant les notions indéterminées de l'alinéa 3, y compris la zone alpine?

5.2 décrétant les routes considérées comme de transit et dont on augmente la capacité avec le projet envisagé?

5.3 levant les mesures provisionnelles arrêtées par l'Office fédéral des routes à l'encontre des routes non touchées par l'initiative dont le tronçon Sierre-Brigue?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aubry, Berger, Caccia, Cavadini Adriano, Chevallaz, Columberg, Couchepin, Darbellay, Deiss, Ducret, Epiney, Schweingruber, Eymann Christoph, Frey Claude, Friderici Charles, Gobet, Gros Jean-Michel, Hildbrand, Lepori Bonetti, Leuba, Maitre, Mamie, Perey, Philipona, Rohrbasser, Sandoz, Savary, Scheurer Rémy, Schmiel Walter, Theubet, Zwahlen (31)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

zu den dringlichen Interpellationen vom 14. März 1994

Rapport écrit du Conseil fédéral

concernant les interpellations urgentes du 14 mars 1994

Généralités

Lors de la campagne précédant le vote sur l'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit», nous avons expressément souligné les problèmes de dimension nationale et internationale qui pourraient découler de l'acceptation du texte proposé. Le souverain s'est néanmoins prononcé favorablement. Les réactions tant en Suisse qu'à l'étranger ont montré que nos craintes étaient parfaitement fondées. Le peuple et les cantons ont placé les arguments écologiques avant ceux qui touchent l'économie régionale et la politique européenne.

Bien entendu, la décision du souverain doit être acceptée. Nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour vaincre les difficultés de façon diligente, inventive et efficace. Toutefois, pour maîtriser les problèmes liés à l'acceptation de l'initiative, on ne saurait attendre que des panacées soient mises à disposition pour répondre immédiatement à toutes les questions. Il y a lieu de consacrer le plus grand soin aux travaux conceptuels. On vérifiera les bases existantes ou on en développera de nouvelles; on engagera des négociations avec l'étranger. La politique des transports sera redéfinie dans certains domaines. Mais tout cela ne saurait être mené à bien dans la précipitation.

Au plan de la politique intérieure, c'est l'article 36sexies alinéa 3 de la constitution qui est particulièrement préoccupant. Or, l'initiative ayant été acceptée, cet article est entré en vigueur. Avec notre administration, nous sommes tenus de l'appliquer sans tarder. Déjà lors de la campagne précédant la votation nous avons mis en garde contre le risque d'une formulation trop large de certains termes de l'alinéa 3, tels que la «capacité des routes de transit», les «régions alpines», l'«augmentation de la capacité», les «routes de contournement des localités» et les «routes de transit». Aujourd'hui, c'est bel et bien leur application qui pose des problèmes, notamment d'interprétation. En effet, ledit alinéa ne se limite ni au trafic marchandises de transit, ni au transport transfrontalier des voyageurs; l'interdiction d'aménager s'applique à toutes les routes des régions alpines, dans la mesure où elles peuvent servir au transit des marchandises ou des personnes («Explications du Conseil fédéral», p. 14).

Il s'agit donc maintenant de définir en priorité ces termes et de dégager ce que vise concrètement l'initiative. Selon le Tribunal fédéral, l'interprétation d'un texte constitutionnel obéit aux principes d'interprétation dûment reconnus. La volonté subjective de ses auteurs ne joue pas un rôle déterminant, ou du moins elle n'est pas déterminante à elle seule.

D'une part, les autorités fédérales sont tenues de traiter de façon identique toutes les régions alpines. D'autre part, le produit des droits de douane sur les carburants est aussi un

moyen mis à la disposition de l'Etat par le peuple. Par conséquent, il importe d'engager ces deniers publics avec prudence et modération. Il convient d'écarter tout investissement dans la planification de projets qui, selon toute probabilité, ne pourront pas être réalisés en raison de l'article 36sexies alinéa 3 de la constitution.

Pour ces raisons, il a fallu décréter immédiatement un arrêt des travaux relatifs à la planification et aux projets de construction routière dans la région des Alpes. Ces mesures ont un caractère prévisionnel aussi longtemps que les dispositions d'exécution font défaut. Il faut éviter de créer un fait accompli qui empêcherait une saine analyse de la situation. Le débat politique peut donc commencer, mais il doit bien entendu s'inspirer du nouvel article constitutionnel, sans pour autant négliger toute l'importance que revêt dans certaines régions des Alpes un réseau routier aménagé judicieusement.

En matière de politique étrangère, nous savions d'emblée que l'Union européenne allait inclure le résultat du vote suisse dans ses réflexions sur la politique européenne des transports. Certaines réactions ont effectivement été assez dures. Toutefois, il existe de multiples intérêts communs qui justifient l'ouverture rapide de négociations bilatérales prévues dans l'Accord sur le transit.

L'acceptation de l'initiative des Alpes n'a pas pour conséquence d'immobiliser en Suisse le trafic marchandises d'importance européenne appelé à franchir les Alpes. Nous avons cependant reçu pour mandat de mettre à disposition au cours des dix prochaines années les capacités ferroviaires requises. A la faveur de l'évaluation de l'avant-projet de la NLFA, nous fixerons les étapes de la construction et leur calendrier de façon qu'il soit possible de garantir un transfert des marchandises de la route au rail. Ainsi, l'Europe disposera à terme d'une infrastructure ferroviaire moderne pour assurer le transit des marchandises.

Lorsqu'il s'agira de traduire dans les faits la récente décision du souverain, nous veillerons à respecter nos engagements internationaux et à éviter toute discrimination. Il existe en outre un besoin de renseigner nos partenaires européens, qui désirent connaître nos intentions, et nous allons en tenir compte.

Réponses aux différentes questions

1. Nous connaissons l'avis des auteurs de l'initiative. Comme nous l'avons vu, ce n'est pas le seul critère d'interprétation du texte constitutionnel. De plus, ce point de vue a déjà été réfuté lors du débat au Parlement.

2. Les questions 2 à 5 font l'objet des mises au point actuelles; il est dès lors trop tôt pour y répondre.

Etant donné que l'alinéa 3 de l'article 36sexies de la constitution concerne aussi le transit des voyageurs, il en résulte des problèmes d'interprétation et une application étendue des mesures prises à titre provisoire. Nous sommes donc prêts à coopérer en vue de disposer rapidement d'une législation d'application, grâce à laquelle on pourra définir où il est possible de lever le blocage des travaux de planification et d'études. A ce propos, le DFTCE a mandaté un groupe de travail interdépartemental chargé de définir le cadre d'interprétation de l'alinéa 3 de l'article 36sexies de la constitution.

Actuellement, rien n'est encore fixé quant à la forme et au contenu de la future législation, ne serait-ce qu'en raison des interventions présentées par les différentes parties (initiatives parlementaires ou motions traitant ou non de la N 9 entre Sierre et Brigue). Dès lors, il n'est guère aisé de répondre concrètement aux questions posées. Seul l'achèvement des études en cours nous permettra de donner des précisions quant à l'interprétation des notions floues du texte constitutionnel ainsi qu'au devenir des tronçons en question.

94.3025

Dringliche Interpellation Schmidhalter Planungs- und Projektierungsstopp für National- und Hauptstrassen

Interpellation urgente Schmidhalter Routes nationales et routes principales. Arrêt de la planification

Wortlaut der Interpellation vom 28. Februar 1994

1. Ist der Bundesrat nicht der Meinung, dass es zu weit geht und über das Ziel hinausschiesst, einen sofortigen und vollständigen Planungs- und Projektierungsstopp auf allen National- und Hauptstrassen im Alpengebiet zu erlassen – nachdem alle Beteiligten (Bundesrat, Parlament, Initianten und Gegner der Initiative) im Abstimmungskampf fast alle möglichen Interpretationen bekanntgegeben haben?

2. Ist dieser für ganze Regionen und Kantone wirtschaftlich einschneidende Beschluss, z. B. höchste Arbeitslosenquote im Kanton Wallis oder Unterbeschäftigung im Baugewerbe, nicht eine «flächendeckende Strafaktion» gegen das Alpengebiet; hätte man nicht wenigstens differenziert den sofortigen Handlungsbedarf an den drei das Alpengebiet querenden Nationalstrassen berücksichtigen müssen, da nachweisbar sofortiger Handlungsbedarf nur bei der Nationalstrasse im Oberwallis vorhanden ist? Hätte man nicht gleichzeitig differenziert das Abstimmungsergebnis der Regionen längs dieser Nationalstrassen interpretieren müssen und nicht einen integralen, sofortigen, vollständigen Planungs- und Projektierungsstopp dekretieren sollen?

3. Ist der Bundesrat bereit, unverzüglich Ausführungsbestimmungen zu erlassen, wonach bei zeitlich dringend benötigten Strassen wenigstens die Planungs- und Projektierungsarbeiten weitergeführt werden können, da die Planungsergebnisse ja öffentlich aufgelegt werden und alle Einspruchsmöglichkeiten bis zum Bundesgericht garantiert sind?

4. Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass der schnellste Weg in einer vorweggenommenen Ergänzung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz vom 21. Juni 1960 erfolgen könnte? Sollte man nicht mit einer zusätzlichen Schlussbestimmung im Bundesbeschluss vom 21. Juni 1960 festhalten, dass die Nationalstrasse Siders-Brig keine Transitstrasse im Sinne von Art. 36sexies Absatz 3 ist, da das Transitaufkommen nur 5 Prozent beträgt? Sollte bei der Gotthard- oder San-Bernardino-Route auch sofortiger Handlungsbedarf gegeben sein, könnte man für diese Strecken analog vorgehen.

5. Könnte der Bundesrat nicht aus eigener Initiative bereits für die Junisession dem Parlament einen Bundesbeschluss mit Ausführungsbestimmungen zum Absatz 3 von Artikel 36quater BV, Bau von Strassen im Alpengebiet, unterbreiten und nicht den unweigerlich langen und beschwerlichen parlamentarischen Marathon einer Motion oder einer parlamentarischen Initiative abwarten?

6. Ist der Bundesrat auch der Meinung, dass der Kanton bei der definitiven Projektierung der Nationalstrasse im Oberwallis auf den Teilstücken Visp und Raron auch Lösungen untersuchen muss, die vor allem kostengünstiger sind, da die in Arbeit stehende Tunnelstrecke nach Zermatt und Saas Fee mitbenutzt werden kann und zudem der Militärflugplatz Raron geschlossen wurde? Sind Bundesrat und Staatsrat nicht bereits durch die effektive Einsparung von 70 Millionen Franken im Seitentunnel Richtung Saas Fee und Zermatt gezwungen (Sorgfaltspflicht), auch solche Konsens-Varianten wenigstens zu untersuchen? Es besteht die Möglichkeit, gemeinsam mit den Initianten der Alpenschutz-Initiative etappierbare vierspurige Lösungen zu finden. Könnten hier nicht Brücken geschlagen werden, mit denen es möglich wäre, die Nationalstrasse im Oberwallis schneller, billiger und umweltverträglicher zu realisieren? Oder wollen wir mit dem ewigen Konfrontations-

Dringliche Interpellation Epiney Annahme der Alpen-Initiative. Folgen

Interpellation urgente Epiney Conséquences de l'adoption de l'initiative des Alpes

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.3024
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.03.1994 - 21:00
Date	
Data	
Seite	454-456
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 807

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.