

bebeschränkung im Fernsehen profitieren. Bei einem Wachstum der jährlichen Netto-Werbeumsätze von weit über 5 Prozent seit 1982 sind Befürchtungen, es würden der wichtigen Tagespresse Mittel in unzumutbarem Mass entzogen, unbegründet.

Bezüglich Sonntagswerbung ist darauf hinzuweisen, dass sie mit Ausnahme von ARD und ZDF praktisch alle westeuropäischen Länder erlauben, und sie folglich auch in die Schweiz eingestrahlt wird. Es fällt daher schwer einzusehen, weshalb in Sonntagszeitungen, auf Plakatwänden, in Schaufenstern, an Sportveranstaltungen, die auch am Fernsehen übertragen werden, am Sonntag geworben werden darf und bei den elektronischen Medien nicht.

4. Die ausländische Konkurrenz

Wenn wir bei uns in der Schweiz nicht mehr Werbezeit zur Verfügung stellen, werden noch mehr einheimische und besonders internationale Firmen mit Tochtergesellschaften in der Schweiz einen immer grösseren Anteil der Werbung via ausländische Sender (Satelliten und andere) und erst noch mit weniger Restriktionen in unser Land einstrahlen lassen. Dadurch könnte auch sukzessive die Spotproduktion vermehrt ins Ausland abwandern. Eine solche Situation können wir uns nicht wünschen.

5. Die Motion im Lichte des in Kommissions-Beratung stehenden Radio- und Fernsehgesetzes (RTVG)

Ein Inkrafttreten des RTVG wird vor 1991 – auch ohne Referendum – kaum möglich sein. Es ist darum für die SRG, die werbetreibende Wirtschaft, für das Image der Werbung, aber auch im Hinblick auf fehlgeleitete Medienmarktentwicklungen dringend notwendig, dass die Werbezeiten im Fernsehen im verlangten Sinn umgehend erhöht werden. Nachdem der Entwurf zum RTVG die Sonntagswerbung richtigerweise nicht verbietet, ist sie jetzt im Sinn der Motion ausdrücklich zu gewähren, wobei an bestimmten Feiertagen (Karfreitag, Ostern, Auffahrt, Pfingsten, Heiligabend und Weihnachten) darauf zu verzichten ist.

6. Die Motion im Lichte der neuesten Entwicklung

Für das Projekt «European Business Channel AG» (VR-Präs. Leo Schürmann), das vom Bundesrat bereits am 11. Mai 1988 konzessioniert wurde, sind schon 8 Werbeminuten pro Sendestunde bewilligt worden. Dies entspricht 13,3 Prozent der Sendestunden. Die Motion verlangt mit 1/3 mehr Werbezeit sowie der Sonntagswerbung eine Steigerung von 2,7 auf 3,8 Prozent Werbung pro Sendestunde für die SRG. Ein Grund mehr, der Motion zu entsprechen!

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 19. Oktober 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 19 octobre 1988

Die tägliche Gesamtdauer der Werbesendungen wurde letztmals am 22. Oktober 1985 um drei Minuten erhöht. Sie beträgt seither im Jahresdurchschnitt für jede Fernsehprogrammstunde 23 Minuten. Der Bundesrat entsprach damit einem Begehren der AG für das Werbefernsehen (AGW) vom 30. April 1985.

Die letztmalige Erhöhung der Werbezeit am Schweizer Fernsehen erfolgte, wie in allen vorhergegangenen Fällen, gestützt auf ein Gesuch der AGW. Dies hat seinen guten Grund. Die im Radio- und Fernsehartikel der Bundesverfassung verlangte Rücksichtnahme auf andere Medien und insbesondere auf die Presse (Art. 55bis Abs. 4 BV) ist gerade bei der Festlegung der Werbezeit am Fernsehen zu praktizieren. Die betroffenen Medien und ihre Verbände sind in geeigneter Weise einzubeziehen.

Diese Idee wurde in der AGW gewissermassen institutionalisiert. Wie die Schweizerische Radio- und Fernsehgesellschaft (SRG) halten auch die Zeitungs- und Zeitschriftenverleger über ihre Fernseh-Holding AG 40 Prozent des Aktienkapitals der AGW. Die restlichen 20 Prozent verteilen sich auf den Schweizerischen Gewerbeverband, den Schweizerischen Bauernverband, den Verband Schweizer Journalisten, den Vorort, die PROMARCA und den Schweizerischen Inserentenverband. Aufgrund dieser Zusammensetzung bildeten Forderungen der AGW auf Aenderung der Weisungen

über die Fernsehwerbung und im speziellen auf Erhöhung der Werbezeit jeweils das Resultat eines Kompromisses.

Sollte es sich aber zeigen, dass dieser Interessenausgleich innerhalb der AGW künftig nicht mehr möglich ist, würde eine neue Situation entstehen. In diesem Falle ist nicht auszuschliessen, dass der Bundesrat eine Erhöhung der Werbezeit am Schweizer Fernsehen beispielsweise auch auf Ersuchen eines oder mehrerer Aktionäre der AGW in Erwägung ziehen könnte.

Es ist indessen mit Nachdruck darauf hinzuweisen, dass im Entwurf für ein Bundesgesetz über Radio und Fernsehen (RTVG), der dem Parlament zur Beratung zugeleitet wurde, auch die Möglichkeit der Zulassung von weiteren, werbefinanzierten Fernsehveranstaltern vorgesehen ist. Es ist nicht auszuschliessen, dass durch die in der Motion verlangte beträchtliche Erhöhung der Werbezeit beim Schweizer Fernsehen die Chancen allfälliger weiterer Veranstalter von vornherein stark kompromittiert würden. Der Bundesrat vertritt deshalb die Auffassung, dass zuerst die Beratung des RTVG in den Räten abgewartet werden muss. Dies schliesst aber eine vorgezogene, massvolle Erhöhung der Werbezeit bei der SRG nicht aus.

Die Einführung der Sonntagswerbung beim Schweizer Fernsehen scheint dem Bundesrat zum heutigen Zeitpunkt nicht angebracht zu sein. Bekanntlich schliesst der vom Parlament am 18. Dezember 1987 verabschiedete Bundesbeschluss über den Satellitenrundfunk in Artikel 24 Absatz 2 Buchstabe c den Sonntag als Werbetag aus. Es ist deshalb in diesem Punkt in besonderem Masse angezeigt, die Beratung des RTVG in den eidgenössischen Räten abzuwarten.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Präsident: Der Bundesrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Die Ueberweisung als Postulat wird von Frau Morf bekämpft. Damit ist Diskussion beschlossen. Die Diskussion wird verschoben.

Verschoben – Renvoyé

87.322

Motion Schmidhalter

Kombinierter Verkehr.

Ausbau der Lötschberg- und Simplonlinie Trafic combiné. Aménagement des lignes du Loetschberg et du Simplon

Wortlaut der Motion vom 5. März 1987

Der Bundesrat wird eingeladen, auf den bestehenden Transit-Eisenbahnlinien Basel–Lötschberg–Simplon–Italien und Vallorbe (Genf)–Simplon–Italien den Ausbau für die Umlagerung des Strassen-Güterverkehrs auf die Bahn, vornehmlich im Transitaufkommen mit Verladehöhen bis zu 4 Metern, sofort an die Hand zu nehmen.

Texte de la motion du 5 mars 1987

Le Conseil fédéral est prié de prendre immédiatement en main l'aménagement des lignes de transit existantes Bâle–Lötschberg–Simplon–Italie et Vallorbe (Genève)–Simplon–Italie, aménagement devant permettre le transfert du trafic routier des marchandises vers le rail en augmentant notamment le gabarit à 4 mètres pour le transit.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aubry, Bircher, Blunschy, Borel, Brélaz, Cantieni, de Chastonay, Chopard, Columberg, Couchepin, Darbellay, Deneys, Dirren, Dubois, Dünki, Dupont, Etique, Fankhauser, Fehr, Friedli, Gloor, Humbel, Iten, Jaggi, Jung, Keller, Kühne, Longet, Maitre-Genève, Martin, Massy, Müller-Scharnachtal, Nussbaumer, Ogi, Perey, Pidoux, Rebeaud, Risi-Schwyz, Rubi, Ruckstuhl, Ruffy, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Schärli, Schnyder-Bern, Seiler, Stamm Judith, Steinegger, Uchtenhagen, Van-nay, Wellauer, Wick, Ziegler (53)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Es ist eine dringende Notwendigkeit, aus Gründen des Umweltschutzes und aus Gründen der allzu grossen Dichte des Verkehrs, den Strassengüterverkehr auf die Bahn zu bringen. Das Parlament hat darüber zu wiederholten Malen diskutiert, beispielsweise bei der Behandlung der Motion von Ständerat Muheim, die eine Entlastung der Gotthardroute vom Schwerverkehr verlangt und die bis zu einer Sperrung dieses Verkehrsstranges für den Lastwagenverkehr als internationale Verbindung gehen wollte. Auch bei der Behandlung der KVP (Koordinierte Verkehrspolitik) und des Projektes «Bahn 2000» vertrat das Parlament diese Ansicht. Die Sperrung einer Strassenroute brächte aber nichts, höchstens die Verlagerung auf eine andere Strecke, die dann wiederum mit gleichen Begehren an den Bund herantreten müsste.

Der Güterverkehr auf der Bahn ist in letzter Zeit rückläufig. Der Verlust an transportierten Gütertonnen ist auf der Lötschberg-Simplonlinie am grössten. Der Simplon verlor im Zeitraum von 1980 bis 1986 etwa 30 Prozent seines Güterverkehrs. Dieser Tonnageschwund könnte zu einem Teil durch Hucklepack- und Containerverkehr kompensiert werden.

Wir brauchen Alternativen, und diese bestehen im Angebot eines vollwertigen kombinierten Verkehrs mittels Container und Hucklepack. Unter vollwertig verstehe ich die Möglichkeit einer rollenden Autobahn auf der Schiene mit Lastwagen, Sattelauflegern und Wechselbehältern ohne Beschränkung. Bekanntlich nimmt die Schweiz heute nur Lastwagen auf, deren Höchstgewicht nicht über 28 Tonnen geht. In allen Nachbarstaaten aber sind 38 Tonnen zulässig. Ausserdem kennen wir das Nachtfahrverbot. Es hätte wenig Sinn, diese Beschränkungen aufzuheben. Das läge nicht auf der Linie eines besseren Umweltschutzes. Wir müssen uns in Sachen Container- und Hucklepackverkehr so organisieren, dass der Lastwagenverkehr an der Grenze mit dem nötigen Volumen und zu Marktpreisen auf die Bahn verladen werden kann.

Wie sieht es heute auf diesem Gebiete aus?

Im Leistungsauftrag 1987 an die Bahn wird der Gotthardlinie gegenüber den anderen Bahnstrecken Lötschberg-Simplon/Vallorbe-Brig-Simplon in Sachen Hucklepack- und Containerverkehr Vorrang eingeräumt. Vorläufige Defizite fallen unter die Abgeltungspflicht des Bundes. Die anderen Linien werden nicht berücksichtigt.

In Tat und Wahrheit klappt aber der diesbezügliche Verkehr gar nicht. Es ist nicht allgemein bekannt, dass die SBB den Hucklepack nicht selber betreiben, sondern die private Firma Hupac in Chiasso mit dieser Sache betraut ist. Zwar sind die SBB zu 30 Prozent an dieser Firma beteiligt. Scheinbar sind aber zuweilen nicht einmal die Spediteure über diesen Umstand orientiert, und die Preise sind nicht der Konkurrenz angepasst, so dass die rollende Autobahn mit ganzen Lastwagen, Wechselbehältern, Sattelauflegern auf Zugswagen nur sehr mühsam funktioniert. Allerdings steht in Aussicht, dass der Hucklepackverkehr mit dem Betrieb der neuen Alpentransversale besser zu Rande kommt. Aber können wir in dieser Hinsicht 25 Jahre warten? Hinzu kommt, dass auch die Gotthardstrecke ohne Ausbau der Linie bis zu 30 Prozent des anfallenden Lastwagenverkehrs nicht annehmen kann. Das jetzige höchstmögliche Profil geht nicht über 3.70 m hinaus. Gefragt sind aber mindestens 4 m.

Die bestmöglichen Bedingungen

Das führt zu folgenden Schlussfolgerungen:

- a. der Umstieg des Strassenverkehrs, vor allem des Lastwagenverkehrs, von der Strasse auf die Bahn ist notwendig und dringend;
- b. hierfür müssen die bestmöglichen Bedingungen geschaffen werden, die bestehen in nachfolgenden Voraussetzungen:
 - genügend grosse Raumprofile mit minimaler Verladehöhe von 4 m;
 - kurze Transportzeiten;
 - gut ausgebaute Terminals (Umschlagplätze);
 - moderne Telekommunikation;
 - langfristig normierte Behälter;
 - möglichst bequeme Mitfahrt der Lastwagenführer und Begleitpersonen;
 - und das alles zu Konkurrenzpreisen mit dem Strassenverkehr.

Diese Voraussetzungen können aufgrund des Ist-Zustandes auf der heutigen Lötschberg-Simplonlinie eher erreicht werden als auf der Gotthardlinie.

In fünf bis sechs Jahren

Mit der Verwirklichung von «Bahn 2000» wird die Strecke Basel-Bern für den anfallenden Güterverkehr wie auch für den kombinierten Verkehr bestens ausgerüstet. Der sich im Bau befindliche Doppelspurausbau der BLS berücksichtigt bereits Verladehöhen von 4 m, und die Transportkapazität dieser Linie wird verdoppelt. Im bestehenden zweispurigen Lötschbergtunnel zwischen Goppenstein und Kandersteg müsste das Geleise allerdings tiefergelegt werden. Gleichzeitig könnte aber bei dieser Gelegenheit eine durchgehende Betonsohle und eventuell die in Diskussion stehende Starkstromleitung der SBB neu in den Tunnel verlegt werden.

Im bestehenden zweiröhrigen Simplontunnel zwischen Brig und Iselle wird momentan das Geleise tiefer gelegt. Diese Tieferlegung sollte sofort umgestellt werden, da sich bei der in Arbeit befindlichen Ausführung die Raumprofile unverständlicherweise mit einer Verladehöhe von 3.70 m begnügen. Es sind aber mindestens 4 m zu erreichen.

Am schnellsten könnte eventuell auch eine Umlenkung dieses Verkehrs über die Jurafuss- und über die Simplontallinie realisiert werden. Bei den doppelspurigen Tunnels könnte man mit der durchgehenden Absenkung des Geleises in einer Röhre beginnen.

Spätestens 1989 wird der neue Verladebahnhof Domodossola II in Betrieb genommen. Hier kann bei einigermaßen genügend Voraussicht ein Terminal für den kombinierten Verkehr verwirklicht werden. Aber auch die Terminalfrage im Raume Mailand muss weiter bearbeitet werden. Die notwendigen Anpassungen auf der Strecke Iselle-Domodossola sind mit den italienischen Staatsbahnen zu koordinieren.

Sofern die obengenannten Massnahmen gut koordiniert werden, sollte es möglich sein, in fünf bis sechs Jahren in erster Dringlichkeit auf der Lötschberg-Simplonlinie den Transitverkehr auf die Bahn zu verlagern. Das will nicht heissen, dass nicht auch eine gleiche Lösung am Gotthard angestrebt werden soll. Am Lötschberg geht es aber schneller. Auf alle Fälle: Die Zeit drängt. Wir sind daran, den internationalen Güterverkehr ändern zu überlassen, wenn wir uns nicht besser rühren.

Es besteht die Möglichkeit, die notwendigen Investitionen über Treibstoffzollgelder zu finanzieren. Zusätzlich können günstige Tarife und Geleiseanschlüsse ebenfalls über diesen Finanzierungsmodus erbracht werden.

Diese Motion liegt übrigens ganz auf der Linie des Luftreinhalte-Konzeptes, das der Rat in dieser Session diskutiert. So gesehen, wird ihre Dringlichkeit noch erhöht.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 23. November 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 23 novembre 1988

Das schweizerische Transitkonzept geht von der Zielsetzung aus, den Gütertransit nach Möglichkeit von unseren Stras-

sen fernzuhalten und im kombinierten Verkehr auf der Schiene durch unser Land zu führen. Im Hinblick auf die Verhandlungen mit der Europäischen Gemeinschaft über den Transitverkehr wurden die SBB und die BLS beauftragt darzulegen, welche Angebotsverbesserungen im Huckepackverkehr bis zur Inbetriebnahme einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale noch möglich sind. Gegenstand der Untersuchungen ist auch die Schaffung eines Vier-Meter-Huckepackkorridors, damit alle Strassenfahrzeuge mit den in der EG üblichen Abmessungen zum Transport angenommen werden können.

Eine erste Beurteilung der Untersuchungen zeigt, dass ein Vier-Meter-Huckepackkorridor grundsätzlich sowohl auf der Gotthard- als auch auf der Lötschberg/Simplon-Achse und auf der Umfahrroute via Jura-Südfuss–Lausanne–St-Maurice–Brig realisierbar ist.

Die Gotthardbahn weist heute zwar von den schweizerischen Transitachsen das günstigste Lichtraumprofil auf. Dessen Ausweitung für den Huckepacktransport von 4 m hohen Strassenfahrzeugen wäre aber mit grossen bautechnischen und bahnbetrieblichen Schwierigkeiten verbunden. Sie wäre auch erst nach langer Bauzeit mit entsprechend hohem Aufwand möglich.

Für einen Vier-Meter-Huckepackkorridor stehen damit die Linienführung durch den Lötschberg und die Umfahrroute via St. Maurice im Vordergrund. Die Umfahrroute erfordert im Vergleich zu jener durch den Lötschberg einen geringeren Bauaufwand für die Profilausweitung. Die Fahrzeit der Huckepackzüge wäre aber erheblich länger.

Bei beiden Varianten müssen die Verlade- und Entladeanlagen wegen der zu engen Tunnel auf der Simplon-Südrampe in Iselle gebaut werden. Auf der italienischen Strecke zwischen Iselle und Domodossola könnten im Huckepackverkehr nur 3.50 m hohe Strassenfahrzeuge zugelassen werden.

Die technisch-betrieblichen Abklärungen für einen Vier-Meter-Huckepackkorridor sind noch nicht abgeschlossen. Auf internationaler Ebene ist auch die Frage zu klären, ob ein solches Angebot von den Nachbarländern angenommen wird. Vor allem Italien ist da angesprochen, da der Huckepack-Terminal Iselle auf seinem Territorium zu stehen käme. Der Bundesrat wird die Entscheidungsgrundlagen für einen Vier-Meter-Huckepackkorridor zwischen unserer Nordgrenze und Italien so rasch als möglich bereitstellen.

Die vom Motionär geforderte Huckepackverbindung Vallorbe(Genf)–Simplon–Italien hält er aber nicht für zweckmässig. Aus diesen Regionen besteht kaum Nachfrage für den Bahntransport von Strassenfahrzeugen, da für den Verkehr zwischen Frankreich und Italien zwei direkte Autobahnen (Mont Blanc und Fréjus) zur Verfügung stehen.

Abschliessend kann folgendes festgehalten werden:

Der Bundesrat ist mit der Zielrichtung der Motion, im Nord-Süd-Verkehr für den Huckepacktransport von 4 m hohen Strassenfahrzeugen einen Korridor zu schaffen, grundsätzlich einverstanden. Er kann die Motion aber wegen ihrer konkreten Begehren nicht annehmen. Für einen Entscheid sind noch weitere Abklärungen nötig. Der Bundesrat muss sich, namentlich auch für die Gespräche auf internationaler Ebene, den nötigen Handlungsspielraum wahren. Er beantragt deshalb Umwandlung der Motion in ein Postulat.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

88.304

Motion Scheidegger

Agglomerationsverkehrspolitik

Trafic dans les agglomérations

Wortlaut der Motion vom 29. Februar 1988

Der Bundesrat wird beauftragt, den eidgenössischen Räten eine Vorlage zu unterbreiten, wonach den Kantonen genügend Treibstoffzollerträge zuzuweisen sind, dass namhafte Beiträge auch an den Bau und Unterhalt von Gemeindestrassen geleistet werden können. Im weiteren sollen im Regionalverkehr, und dabei insbesondere auch im Agglomerationsverkehr, alle öffentlichen Transportunternehmungen, die gleichartige Leistungen erbringen, seitens des Bundes gleichbehandelt werden.

Texte de la motion du 29 février 1988

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre aux Chambres fédérales un projet prévoyant qu'une part suffisante des recettes obtenues par la perception des droits de douane sur les carburants soit versée aux cantons, afin de permettre de subventionner convenablement la construction et l'entretien des routes communales aussi.

En outre, toutes les entreprises assurant les transports publics sur le plan régional, dans les agglomérations notamment, doivent être traitées de façon identique par la Confédération si elles offrent des prestations équivalentes.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Büttiker, Cevey, Eggenberg-Thun, Fehr, Frey Claude, Kohler, Loretan, Martin Paul-René, Perey, Petitpierre, Pidoux, Savary-Vaud, Segond, Wanner (14)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Erstmals in der Geschichte der schweizerischen Verkehrspolitik dürfte es vorgekommen sein, dass sich Vertreter des Bundes, des Kantons, der Region und der Kernstadt zusammengefunden haben, um Lösungsmöglichkeiten für eines der grössten Sorgenkinder unseres Landes – den Agglomerationsverkehr – zu erarbeiten. Dies geschah unter Beachtung der Anliegen einer Gesamtverkehrspolitik und dabei speziell jener des Regionalverkehrs:

Die Agglomerationsverkehrsstudie Bern (eine Pilotstudie zur Verkehrspolitik in den Agglomerationen) wurde der Öffentlichkeit am 15. Januar 1988 vorgestellt. Der Bericht zeigt einmal mehr deutlich, dass Lösungen des Agglomerationsverkehrs nicht nur von den Agglomerationen selbst getroffen werden können. Es braucht Neuregelungen dieses Problems mit massgeblicher Mithilfe des Bundes, die aber auch den im ländlichen Raum gelegenen Städten und ihrem Hinterland zugute kommen. Dabei soll der öffentliche Verkehr unabhängig von der Art der Transportunternehmung unterstützt werden. Im weiteren sollen die auf Gemeindestrassen «erwirtschafteten» Treibstoffzollerträge diesen Strassen in vermehrter Masse zugeführt werden. In den Agglomerationen erwachsen dem Bund Treibstoffzollerträge, die weit über das hinausgehen, was er selbst für Strassen ausgibt.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 9. November 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 9 novembre 1988

1. Die Motion beinhaltet zwei verschiedene Forderungen, welche in der Folge separat behandelt werden:

Einerseits wird der Bundesrat beauftragt, eine Vorlage zu unterbreiten, wonach den Kantonen genügend Treibstoffzollerträge zuzuweisen seien, damit diese namhafte Beiträge an den Bau und Unterhalt von Gemeindestrassen leisten können.

Motion Schmidhalter Kombiniertes Verkehr. Ausbau der Lötschberg- und Simplonlinie

Motion Schmidhalter Trafic combiné. Aménagement des lignes du Loetschberg et du Simplon

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.322
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1913-1915
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 952

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.