

**Botschaft
zu einem Staatsvertrag über den Ausbau
der Schifffahrtsanlagen Kembs**

vom 4. Mai 1994

Sehr geehrte Frau Präsidentin,
sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf zu einem Bundesbeschluss
zu einem Staatsvertrag über den Ausbau der Schifffahrtsanlagen Kembs mit Antrag
auf Zustimmung.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

4. Mai 1994

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates
Der Bundespräsident: Stich
Der Bundeskanzler: Couchepin

Übersicht

Die Vorlage hat die Modernisierung der Schiffsanlangen Kembs und die Verlängerung der kleinen Schleusenammer zum Gegenstand.

Die Schiffsanlangen Kembs liegen wenige Kilometer unterhalb von Basel auf französischem Staatsgebiet. Sie sind für die Rheinhäfen beider Basel von grösster Bedeutung. Aus wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Gründen hat hauptsächlich die Schweiz ein Interesse am Ausbau der Schiffsanlangen. Der mit Frankreich vereinbarte Kostenteiler von 60 zu 40 Prozent ist deshalb als angemessen zu betrachten.

Die Kosten werden insgesamt auf rund 200 Mio FF (Stand Juli 1991) geschätzt. Somit beträgt der schweizerische Anteil, ohne Teuerung, rund 30 Millionen Franken. Von diesem Betrag sind für die Eidgenossenschaft die Beteiligung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft von je drei Millionen Franken sowie 60 Prozent einer allfälligen Kostenbeteiligung des Landes Baden-Württemberg abzuziehen.

Die Schleusenverlängerung ist unabdingbar. Im Unterschied zu den übrigen Schleusen am Oberrhein, welche jeweils zwei lange Schleusenammern mit einer nutzbaren Länge von mindestens 183 m aufweisen, verfügen die Anlagen von Kembs nur über eine einzige lange Schleusenammer. Die nutzbare Länge der kleinen Ammer beträgt lediglich 95 m.

Die Schiffsanlangen Kembs sind zudem teilweise veraltet und trotz regelmässigem und sorgfältigem Unterhalt störungsanfällig. Periodische, geplante längere Sperrungen sind die Folge. Zusätzlich besteht die Gefahr, dass unvorhergesehene Schadenfälle auftreten, was zu langen Wartezeiten der Schiffe führt.

Moderne Schiffe haben heute in der Regel eine Länge von mehr als 95 m. Der Einsatz solcher Schiffe in der Basler Fahrt ist aber mit Risiken verbunden. Fällt die lange Schleusenammer aus, werden diese Schiffe ober- oder unterhalb von Kembs blockiert. Dieses Risiko kann namentlich die fahrplanmässig verkehrende Schifffahrt, wie zum Beispiel die Containerschifffahrt, nicht eingehen. Deshalb verzichten viele regelmässig in der Basler Fahrt tätige Schiffsbetreiber auf den Einsatz von Schiffen mit einer Länge von über 95 m und erleiden dadurch wirtschaftliche Nachteile.

Die Schiffsanlangen Kembs bilden einen Flaschenhals im europäischen Binnenwasserstrassennetz, den es zu beseitigen gilt. Nur so kann die umweltfreundliche, energiesparende und sichere Binnenschifffahrt ihrem Ruf nach Kostengünstigkeit und Pünktlichkeit gerecht werden sowie die noch vorhandenen freien Transportkapazitäten nutzen.

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

11 Ausgangslage

Die Schifffahrtsanlagen Kembs, wenige Kilometer von Basel entfernt, liegen auf französischem Staatsgebiet. Frankreich hatte durch den Vertrag von Versailles vom 28. Juni 1919 das Recht erhalten, den Rhein umzuleiten und die Wasserkraft zu nutzen. Beim Bau der Umleitung vor über 60 Jahren mussten auch Schifffahrtsanlagen errichtet werden, um die Schiffbarkeit des Rheins weiterhin gewährleisten zu können.

Die Anlagen umfassen u. a. zwei Schleusenkammern. Die grössere ist 183 m, die kleinere 97 m lang. Im Unterschied dazu weisen die später erstellten Schifffahrtsanlagen unterhalb Kembs alle zwei lange Kammern mit einer nutzbaren Länge von mindestens 183 m auf. Jährlich passieren rund 20 000 Schiffe und ein Frachtvolumen von insgesamt ca. 10 Millionen Tonnen die Schifffahrtsanlagen Kembs.

Die beiden Schleusen und ihre Einrichtungen sind teilweise veraltet und deshalb trotz regelmässigem und sorgfältigem Unterhalt vermehrt störungsanfällig. Sie werden abwechselungsweise alle drei Jahre für mindestens einen Monat gesperrt. Während diesen programmierbaren Sperrungen werden ihre Einrichtungen eingehend überprüft und die notwendigen Unterhaltsarbeiten durchgeführt. Trotzdem können zusätzliche, kurzfristig notwendige Sperrungen nicht vermieden werden.

Ein störungsfreier, leistungsfähiger Schleusenbetrieb ist nicht nur für die konventionellen, sondern besonders für die Container-Transporte von Bedeutung. Diese spielen in der Rheinschifffahrt eine zunehmend wichtigere Rolle und verzeichnen seit einiger Zeit auffallend hohe Wachstumsraten. Der Containerverkehr steht in direktem Zusammenhang mit dem kombinierten Verkehr Schiff/Bahn und erfolgt nach regelmässigem Fahrplan, was einen einwandfreien und uneingeschränkten Schleusenbetrieb voraussetzt. Wenn die Schifffahrt nicht mehr verlässlich zu vorgesehener Zeit liefern kann (just in time), wandern die Frachten auf andere Verkehrsträger ab.

Mit den gleichen Problemen wie die Güterschifffahrt ist auch die Fahrgastschifffahrt konfrontiert. Moderne Hotelschiffe sind oft länger als 95 m. Ihr Einsatz muss lange Zeit zum voraus geplant werden können, damit sie Basel zu den Messezeiten erreichen und danach wieder unverzüglich verlassen können.

111 Stellung der Rheinschifffahrt in der schweizerischen Verkehrspolitik

Die Rheinschifffahrt spielt in der schweizerischen Verkehrspolitik eine bedeutende Rolle. Mengenmässig werden rund 15 Prozent des gesamtschweizerischen Aussenhandels über den Rhein abgewickelt. Eine besonders starke, auch versorgungspolitisch bedeutsame Stellung hat die Rheinschifffahrt bei der Einfuhr flüssiger Brennstoffe mit einem Anteil zwischen 30–35 Prozent der Gesamteinfuhren.

Mit dem Verkehrskonzept der Schweiz stimmen die Leistungen der Rheinschifffahrt überein. Die Rheinschifffahrt bildet einen wichtigen Bestandteil des kombinierten Verkehrs, als Zubringer und Abnehmer des Bahn- und Strassenverkehrs. So geben die Rheinhäfen beider Basel pro Jahr gegen eine Million Gütertonnen an den Bahntransit ab, was einen namhaften Beitrag zur Bewältigung des internationalen

Transitverkehrs durch die Schweiz bedeutet. Die Transporte erfolgen umweltschonend, wirtschaftlich, energie- und raumsparend. Hinsichtlich Energieverbrauch und Eigenwirtschaftlichkeit ist die Binnenschifffahrt jedem andern Verkehrsträger überlegen. Zudem ist sie der einzige Verkehrsträger, der noch namhafte Kapazitätsreserven aufweist.

Die Konkurrenzfähigkeit der Schifffahrt hängt aber entscheidend von der Qualität der Wasserstrassen und deren Infrastruktur ab. Der Ausbau der Schifffahrtsanlagen Kembs bedeutet eine wesentliche Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Rheinschifffahrt. Zugleich ist der Ausbau eine Massnahme zur Förderung des internationalen kombinierten Verkehrs, insbesondere der Transportkette Schiff/Bahn.

112 Beurteilung der gegenwärtigen Lage

Rund 60 Jahre nach Inbetriebnahme erweisen sich die Schifffahrtsanlagen Kembs heute je länger je mehr als Flaschenhals. Sie genügen den Ansprüchen einer modernen Binnenschifffahrt in verschiedener Hinsicht nicht mehr und wirken sich nachteilig auf die schweizerische Rheinschifffahrt aus:

- Die heutigen Flotten umfassen mehr und mehr Schiffe mit einer Gesamtlänge von über 95 m, welche nur in der grossen Schleusenkammer Platz finden. In der Entwicklung zu längeren Schiffen liegt der grösste wirtschaftliche Nutzen bei der Rationalisierung des Binnenschiffsverkehrs.
- Das Alter der Schifffahrtsanlagen lässt erwarten, dass inskünftig für Unterhaltsarbeiten, welche eine Stilllegung der Schleusenkammer bedingen, immer längere Zeiträume eingerechnet werden müssen. Die Zeit der Nichtverfügbarkeit der grossen Schleusenkammer Kembs ist in der Tat grösser als diejenige der anderen Schleusen.
- Normalerweise reicht die Kapazität der Schifffahrtsanlagen Kembs mit den beiden Schleusenkammern für den zu bewältigenden Verkehr aus. Eine Sperrung der grossen Kammer führt aber, besonders wenn sie infolge eines Schadenfalls nicht geplant werden kann, zu einer starken Reduktion der Kapazität der gesamten Anlagen und zu langen Wartezeiten. Der Bruch einer Antriebswelle des Overtores im Jahre 1989 hatte beispielsweise während der einmonatigen Sperrung der Schleuse rund 8200 Wartestunden zur Folge. Für die Reedereien entstehen dadurch erhebliche Mehrkosten.

113 Heutige Rechtslage

Gestützt auf Artikel 358 des Versailler Vertrages vom 28. Juni 1919 hat Frankreich vor rund 60 Jahren unmittelbar unterhalb Basel auf seinem Territorium mit dem Bau eines Rheinseitenkanals begonnen, der neben der Wasserkraftnutzung auch der Schifffahrt dient.

Die Entschliessungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) vom 16. Dezember 1921 und 10. Mai 1922 legen die Bedingungen für den Bau des Kanals und des Kraftwerks fest. Punkt 4 der Entschliessung vom 16. Dezember 1921 hält weiter fest, dass eine lange und eine kurze Schleusenkammer von je 25 m Breite zu bauen sei. Ferner enthält die Entschliessung die Voraussetzungen einer allfälligen Verlängerung der kleinen Kammer. Diese Voraussetzungen sind, selbst unter Berücksichtigung der seither veränderten Umstände; nicht erfüllt in

dem Sinn, dass aufgrund der Entschliessung der ZKR Frankreich rechtlich verpflichtet wäre, die kurze Schleusenkammer zu verlängern.

Sowohl die Konzession für den Rückstau des Rheins auf Schweizer Gebiet bis zur Birmündung zum Zwecke der Errichtung und des Betriebes einer Kraftwerk- und Schiffsanlange am Rhein bei Kembs vom 27. Januar 1925, als auch das Übereinkommen zwischen der Schweiz und Frankreich über die Regelung gewisser Rechtsverhältnisse betreffend die künftige Ableitung des Rheines bei Kembs vom 27. August 1926 befassen sich ausschliesslich mit der Wasserkraftnutzung. Fragen der Schifffahrt werden nicht angeschnitten. Diese sind im Rahmen der ZKR behandelt worden.

Aus den verschiedenen internationalen Verträgen und Vereinbarungen, welche für den Bau und den Betrieb der Schiffsanlagen von Bedeutung sind, lässt sich unter den heute vorhandenen Gegebenheiten keine rechtliche Verpflichtung Frankreichs zur Verlängerung der kleinen Schleusenkammer ableiten.

12 Würdigung der Ausgangslage

Die Schiffsanlagen Kembs stellen in ihrem heutigen Zustand in zweifacher Hinsicht Probleme. Das Hauptproblem ist die Länge der kleinen Schleusenkammer. Neue Schiffe mit Längen unter 95 m werden in der internationalen Rheinschifffahrt kaum mehr in Dienst genommen. Ein effizienter und wirtschaftlicher Betrieb setzt heute den Einsatz von 110 m langen Schiffen voraus. Auch bei Fahrgast- und Kabinenschiffen ist die Tendenz zu längeren Einheiten unverkennbar.

Die Schiffsanlagen sind zudem technisch veraltet. Trotz regelmässigen Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten, die jeweils die Stilllegung einer Schleuse erfordern, sind sie auch in dieser Hinsicht die Schwachstelle in der gesamten Schleusenkette unterhalb Basel.

Die ungenügende Länge der kleinen Schleusenkammer und das Alter der Anlagen wirken sich zusammen besonders nachteilig auf die Basler Schifffahrt aus. Lange und kostspielige Wartezeiten, Blockierung langer Schiffe oberhalb Kembs, Beeinträchtigung des fahrplanmässigen Containerverkehrs sowie Einschränkungen in der Flottenplanung der schweizerischen Reedereien sind die Folgen.

Die Verlängerung der kleinen Schleusenkammer ist dringlich. Gleichzeitig können die ebenfalls notwendigen Modernisierungsmassnahmen an den bestehenden Anlagen durchgeführt werden. Diese dienen der Kapazitätserhaltung und -steigerung sowie der Sicherheit.

13 Verhältnis zu Frankreich

Im Mai 1990 ersuchte die Schweiz Frankreich aus den oben dargelegten Gründen um eine Aussprache, um gemeinsam die technischen, wirtschaftlichen, rechtlichen und finanziellen Fragen einer allfälligen dritten Schleusenkammer oder einer Verlängerung der kleinen Schleusenkammer zu erörtern.

Aufgrund der bestehenden Rechtsgrundlagen können weder der französische Staat noch die Electricité de France (EdF) als Konzessionärin verpflichtet werden, die unbefriedigende Situation zu beheben. Das Ziel der ersten bilateralen Kontaktnahme im Februar 1991 musste deshalb aus schweizerischer Sicht sein, die französischen Behörden für einen Dialog über mögliche Verbesserungen zu gewinnen.

Die französische Delegation anerkannte, dass die kleine Schleusenammer wesentliche Nachteile für die Schifffahrt oberhalb Kembs bringe. Sie liess aber durchblicken, dass ein Ausbau der Anlagen nur erwogen werden könnte, wenn sich die Schweiz mit einem namhaften finanziellen Beitrag am Vorhaben beteilige. Eine schweizerisch-französische Expertengruppe erhielt den Auftrag, für die weiteren Gespräche Entscheidungsgrundlagen auszuarbeiten.

Im weiteren Verlauf der Gespräche einigten sich die beiden Delegationen auf eine Kostenteilung des Gesamtpaketes – Verlängerung der kleinen Schleusenammer sowie Modernisierung der bestehenden Anlagen – im Verhältnis 60 Prozent zu Lasten der Schweiz und 40 Prozent zu Lasten Frankreichs sowie über den Inhalt einer Vereinbarung zwischen den beiden Staaten. Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der ausgebauten Anlagen ist alleinige Aufgabe des Konzessionärs.

Die Vereinbarung wurde am 18. Juni 1993 in Paris paraphiert und am 14. März 1994 auf Kreta unterzeichnet.

14 Verhältnis zu Deutschland

Die Verlängerung der kleinen Schleusenammer kommt der ganzen Rheinschifffahrt zugute. In wirtschaftlicher Hinsicht profitieren auch die oberhalb Kembs gelegenen deutschen Hafen- und Umschlagsanlagen. Dazu zählen die Häfen Weil, Grenzach und Rheinfelden. Auch sie sind auf einen reibungslosen Verkehr durch die Schifffahrtsanlagen Kembs angewiesen. Der Verkehr für die deutschen Hafen- und Umschlagsanlagen beträgt zwischen 1981 und 1990 im Durchschnitt knapp eine Million Tonnen pro Jahr.

Da die Bundesrepublik Deutschland aus verfassungsrechtlichen Gründen den Ausbau der Schifffahrtsanlagen Kembs nicht mitfinanzieren kann, und die Förderung von Hafen- und Umschlagsanlagen den Bundesländern obliegt, wurden Verhandlungen über einen deutschen Beitrag mit dem Land Baden-Württemberg aufgenommen. Die Verhandlungen dauern zur Zeit noch an. Ein allfälliger Beitrag würde den beiden Vertragsparteien Schweiz und Frankreich nach Massgabe des Verteilungsschlüssels zugute kommen.

15 Projekt der Schleusenverlängerung

151 Mögliche Ausbauvarianten

Der unbefriedigende Zustand der Schifffahrtsanlagen Kembs kann nur behoben werden, wenn die Anlagen auf den Stand der rheinabwärts liegenden Staustufen mit je 2 langen Schleusenammern ausgebaut werden, entweder durch den Bau einer 190 m langen, 12 m breiten dritten Schleusenammer am rechten Kanalufer oder durch eine Modernisierung und Verlängerung der bestehenden kleinen Schleusenammer von 97 m auf 190 m.

Obwohl eine Schleusenverlängerung auf lediglich 110 m keine echte Alternative darstellt, wurden dennoch für einen Kostenvergleich die notwendigen Massnahmen abgeklärt. Die im Vergleich zu einer 190 m langen Schleusenammer erzielbaren Einsparungen würden jedoch in keinem Verhältnis zu den damit eingehandelten Nachteilen stehen.

Bei der Verlängerung der kleinen Schleusenammer würde während einer längeren Bauphase lediglich eine Schleusenammer für den gesamten Verkehr zur Verfü-

gung stehen. Um die Risiken der für die Schifffahrt kritischen Bauphase möglichst gering zu halten, hat die schweizerisch-französische Expertengruppe verschiedene Bauvarianten für die Verlängerung näher untersucht. Bei allen Varianten wären an der bestehenden kleinen Schleusenkammer zusätzliche Modernisierungsmassnahmen, die über die normalen Unterhaltsarbeiten hinausgehen, nötig.

Vor Inangriffnahme der Arbeiten an der kleinen Schleusenkammer wären unabhängig von der Wahl der Verlängerungsvariante auch an der grossen Schleusenkammer Modernisierungsmassnahmen vorzusehen. Dadurch könnte die Schleusenkapazität gesteigert und die Betriebssicherheit während der rund zweijährigen Bauzeit der Schleusenverlängerung erhöht werden. Diese Massnahmen würden mittelfristig auch beim Bau einer dritten Schleuse notwendig.

152 Wahl der Ausbauvariante, Projektbeschrieb

Beide Verhandlungsdelegationen vertraten die Auffassung, dass der Bau einer dritten Schleusenkammer nicht in Frage komme. Die hohen Kosten und die Überlegungen zur Kapazität überwiegen ihre allfälligen Vorteile deutlich. Von den Verlängerungsvarianten wurde diejenige Variante ausgewählt, bei der im Falle eines längeren Ausfalls der grossen Schleusenkammer der Verkehr durch die kleine Kammer jederzeit innerhalb von höchstens 2 Wochen wieder aufgenommen werden könnte. Gleichzeitig mit der Verlängerung sind auch die bestehenden Teile der kleinen Kammer zu modernisieren und auf den heutigen Stand der Technik zu bringen.

Die Bauzeit für die Verlängerung inklusive der Massnahmen am bestehenden Teil beträgt etwa 2 Jahre. Die Verlängerung umfasst im wesentlichen die Erstellung des neuen Oberhauptes der Schleusenkammer, bestehend aus Schwelle, Schleusentor mit Führungen und seitlichen Anschlüssen sowie Füllungsorganen knapp 100 m flussaufwärts des heutigen Oberhauptes, sowie die Verlängerung der rechten landseitigen Schleusenwand und der Sohle. Die linke Schleusenwand besteht bereits. Es müssen lediglich die Aussparungen für drei neue Schwimmpoller angebracht werden. Das neue Oberhaupt wird mit einem modernen Senktor mit reduzierter Öffnungs- und Schliesszeit ausgerüstet. Die Füllungs- und Entleerungsorgane werden so angepasst, dass die verlängerte Schleusenkammer optimale Betriebszeiten aufweisen wird. Die Massnahmen am bestehenden Teil umfassen ferner den Ersatz des Untertorantriebes, den Ersatz der Entleerungsschützen, die Verbesserung der alten Bausubstanz und den Einbau von Schwimmpollern.

Die Modernisierungsmassnahmen an der grossen Schleusenkammer sind vor Inangriffnahme der Verlängerung der kleinen Kammer durchzuführen. Sie umfassen im wesentlichen den Ersatz der Antriebe des Unter- und Obertores, den Ersatz der Entleerungsschützen, den Einbau von Schwimmpollern sowie hydraulische Verbesserungen des Füll- und Entleerungssystems. Der dazu notwendige Zeitbedarf wird auf rund 2 Jahre geschätzt.

Die einzelnen Massnahmen sind im Anhang I des Staatsvertrags beschrieben.

153 Kosten und Bauprogramm

Die gesamten Baukosten (Verlängerung der kleinen Schleusenkammer, Modernisierungsmassnahmen an beiden Kammern) werden auf Grund einer Vorstudie auf rund 200 Millionen Französischer Franken (MFF) (Preisbasis Juli 1991; ohne Mehrwertsteuer) geschätzt und umfassen:

	Grosse Schleusen- kammer	Kleine Schleusen- kammer
1. Verlängerung der kleinen Schleusenammer		124 MFF
2. Modernisierungsmassnahmen	42 MFF	34 MFF
Subtotal	42 MFF	158 MFF
Total		200 MFF

In Schweizer Franken ergeben sich somit bei einem angenommenen Wechselkurs von eins zu vier Gesamtkosten (ohne Teuerung) von rund 50 Millionen Franken. Da mit dem Bau frühestens im ersten Quartal 1995 begonnen werden kann und mit einer Bauzeit von vier Jahren, d. h. bis anfangs 1999 gerechnet wird, ist infolge der Teuerung mit entsprechenden Mehrkosten zu rechnen.

Das generelle Bauprogramm sieht vor, unmittelbar nach Inkrafttreten der Vereinbarung mit den Modernisierungsmassnahmen an der grossen Schleusenammer zu beginnen. Um die vorgesehenen Massnahmen durchführen zu können, muss innerhalb der zweijährigen Bauzeit nach heutigem Kenntnisstand die grosse Schleusenammer viermal für insgesamt 24 Wochen gesperrt werden. Innerhalb dieser Sperren werden auch die normalen Unterhaltsarbeiten durchgeführt.

Nach Abschluss der Bauarbeiten an der grossen Schleusenammer kann mit der Verlängerung der kleinen Kammer und den übrigen Baumassnahmen begonnen werden.

Im Anhang I des Staatsvertrags ist das detaillierte Bauprogramm dargestellt.

16 Ergebnis von Konsultationen

161 Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)

Gemäss Art. 30 der revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (Mannheimer Akte) haben die in der ZKR zusammengeschlossenen Rheinfürstentümer dafür Sorge zu tragen, dass die Schifffahrt auf dem Rhein durch künstliche Anlagen nicht beeinträchtigt wird. Dementsprechend hat die ZKR in ihren Entschliessungen vom 16. Dezember 1921 und 10. Mai 1922 die Bedingungen für den Bau des Kraftwerks und der Schifffahrtsanlagen Kembs festgelegt.

Die vorgesehenen Modernisierungsmassnahmen an den bestehenden Anlagen und die Verlängerung der kleinen Schleusenammer sind aufgrund der revidierten Rheinschifffahrtsakte der ZKR zu unterbreiten. Diese hat das Vorhaben zu billigen. Es ist vorgesehen, die notwendigen Unterlagen der ZKR anlässlich der Plenarsitzung im Mai 1994 vorzulegen.

162 Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Neben dem Bund haben auch die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft ein grosses Interesse daran, dass die Rheinhäfen beider Basel uneingeschränkt mit modernen, langen Schiffen angelaufen werden können. Ein Ausbau der Schifffahrtsanlagen Kembs erhöht mittel- und längerfristig die Attraktivität der Hafenanlagen. Die beiden Kantone begrüssen deshalb ausdrücklich die Verlängerung der kleinen Schleusenammer und tragen zur Finanzierung des schweizerischen Anteils bei.

163 Schweizerische Schiffsahrtsvereinigung (SSV)

Die SSV wurde über die verschiedenen möglichen Ausbauvarianten informiert. Sie teilt die Auffassung der Behörden, dass der Bau einer dritten Schleusenammer angesichts des finanziellen Aufwandes trotz aller Vorteile nicht in Frage komme. Von den Verlängerungsvarianten gibt die SSV ebenfalls der Variante den Vorzug, bei der im Bedarfsfall der Schiffsahrtsbetrieb durch die kleine Kammer jederzeit innerhalb von höchstens 14 Tagen wieder aufgenommen werden könnte.

164 Weitere Konsultationen

Da sich die Schiffsahrtsanlagen Kembs im Ausland befinden, sind weitere Konsultationen nicht notwendig.

17 Finanzierung der Verlängerung

171 Kostenteilung zwischen der Schweiz, Frankreich und Deutschland

Wie aus Ziffer 113 hervorgeht, lässt sich aus den bestehenden internationalen Verträgen keine Verpflichtung Frankreichs ableiten, die Verlängerung der kleinen Kammer vorzunehmen und diese allein zu finanzieren.

Unter den sich oberhalb Kembs befindlichen Häfen sind die Rheinhäfen beider Basel, das Tor der Schweiz zum Meer, bei weitem die bedeutendsten. Die Schweiz ist somit aus wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Gründen weit stärker am Ausbau der Schiffsahrtsanlagen interessiert als Frankreich. Es war deshalb zu erwarten, dass sie mit 60 Prozent der Kosten einen wesentlichen Teil übernehmen muss.

Ein allfälliger Beitrag des Landes Baden-Württemberg, mit welchem derzeit Gespräche stattfinden, wird der Schweiz und Frankreich anteilmässig angerechnet.

172 Finanzierung des schweizerischen Anteils

Aufgrund der vorliegenden Schätzung (Stand Juli 1991) dürfte der schweizerische Kostenbeitrag, ohne Teuerung, eine Grössenordnung von rund 30 Mio Franken erreichen, wobei sich die Ausgaben auf vier Jahre verteilen.

Auch wenn die Gesetzgebung über die Schiffsahrt grundsätzlich Sache des Bundes ist, so schliesst dies eine finanzielle Beteiligung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft nicht aus. Die Hafenanlagen beider Basel, und damit die Rheinschiffsahrt, bilden einen wesentlichen Faktor der Basler Wirtschaft. Der Ausbau der Schiffsahrtsanlagen Kembs wird mittel- und längerfristig die Attraktivität dieser Häfen erhöhen. Das gilt besonders im Zusammenhang mit dem Containerverkehr und dem kombinierten Verkehr Schiff/Bahn bzw. Strasse.

Wir sind deshalb der Auffassung, dass der Bund und die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft dieses Projekt gemeinsam verwirklichen sollen. In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass sich der Kanton Basel-Landschaft in den 70er Jahren mit 40 Prozent an den Kosten der zweiten Schleuse Birsfelden beteiligt hat.

Deshalb wurden im November 1992 mit den beiden Kantonen Verhandlungen aufgenommen. Diese liessen erkennen, dass sie einer finanziellen Beteiligung äusserst zurückhaltend gegenüberstehen. Sie machen geltend, dass Beiträge an die Infrastruktur der Rheinwasserstrasse in erster Linie Sache des Bundes (Art. 24^{ter} BV) seien und betrachten die Rheinschifffahrt als Teil der schweizerischen Verkehrspolitik. Trotz dieser Bedenken sind die beiden Kantone bereit, pauschal je drei Millionen Franken des schweizerischen Anteils zu übernehmen. Ein allfälliger Beitrag des Landes Baden-Württemberg (Anteil Schweiz) würde dem Bund angerechnet.

2 Besonderer Teil

21 Erläuterung zu den einzelnen Artikeln des Staatsvertrags

Die Präambel ruft in Erinnerung, dass der Ausbau der Schifffahrtsanlagen Kembs der Förderung der gesamten Rheinschifffahrt dient und dass die Anlagen nach über 60 Jahren Betrieb der Modernisierung bedürfen.

Artikel 1 hält fest, dass der Ausbau sowohl die Verlängerung und Modernisierung der kleinen als auch die Modernisierung der grossen Schleusenkammer umfasst.

Artikel 2 skizziert in groben Zügen die Arbeiten der Verlängerung bzw. der Modernisierung.

Die Kosten und die Finanzierung des Vorhabens bilden Gegenstand von *Artikel 3*. Dieser regelt auch die wichtige Frage der Kostenteilung zwischen der Schweiz und Frankreich im Verhältnis 60:40. Im weiteren bestimmt er, dass die Ausschreibungen für die wesentlichen Arbeiten der Verlängerung sowohl in Frankreich als auch in der Schweiz erfolgen müssen. Ferner ist vorgesehen, dass allfällige Beiträge von Drittstaaten den beiden Vertragsparteien nach Massgabe des Verteilschlüssels zugute kommen.

Gemäss *Artikel 4* wird eine bilaterale Aufsichtskommission eingesetzt, welche die Ausführung der Arbeiten und die Einhaltung des Zeitplans überwacht. Sie kann auch kleinere Projektänderungen, welche sich im Verlauf der Arbeiten aufdrängen könnten, genehmigen. Sie entscheidet zudem über die Vergabe der Aufträge, welche Gegenstand von Ausschreibungen bilden.

Artikel 5 stellt klar, dass zusätzlich zu den vorgesehenen Ausbaumassnahmen weitere technische Verbesserungen an den Anlagen zu einem späteren Zeitpunkt nicht ausgeschlossen sind. Damit behalten sich die Vertragsstaaten vor, bei der Erneuerung der Konzession für das mit den Schifffahrtsanlagen verbundene Kraftwerk weitere, vom Konzessionär zu tragende kleinere technische Anpassungen zu verlangen. Die heute geltende Konzession läuft im Jahr 2007 ab.

Artikel 6 enthält eine Schiedsklausel für den Fall, dass die Ausführung der im Vertrag vorgesehenen Arbeiten oder die Auslegung des Vertrags zu Meinungsverschiedenheiten Anlass geben, welche auf dem diplomatischen Weg nicht ausgeräumt werden können.

In *Artikel 7* verpflichten sich die Schweiz und Frankreich, den Vertrag der ZKR zur Kenntnis zu bringen. Wegen der unvermeidlichen temporären Behinderung der Rheinschifffahrt durch die Bauarbeiten ist diese Notifikation nötig.

22 Erläuterungen zu den Anhängen I und II zum Staatsvertrag und deren Veröffentlichung

221 Anhang I (Technischer Anhang)

In Kapitel 1 werden die bestehenden Schifffahrtsanlagen Kembs im einzelnen beschrieben.

Kapitel 2 enthält die detaillierte Beschreibung der verschiedenen Ausbaumassnahmen:

- Verlängerung der kleinen Schleusenkammer
- Modernisierung der kleinen Kammer: Sie ist seit langem fällig, und die Verlängerung bietet Gelegenheit, die entsprechenden Arbeiten vorzunehmen.
- Modernisierung der grossen Kammer: Sie drängt sich auf, um die Schleusenkapazität zu steigern und den Betrieb während der rund zweijährigen Bauzeit der Schleusenverlängerung sicherzustellen.

Kapitel 3 enthält die Aufstellung der Kosten, die sich gemäss den gemeinsam vorgenommenen Berechnungen auf insgesamt rund 200 Millionen Französischer Franken (Mio. FF) belaufen (Stand Juli 1991).

Kapitel 4 legt schliesslich den Zeitplan für die Arbeiten fest. Daraus geht hervor, dass der Ausbau der Schifffahrtsanlagen vier Jahre nach Inkrafttreten des Abkommens abgeschlossen sein sollte.

222 Anhang II (Finanzieller Anhang)

Gemäss Ziffer 1 übertragen die Vertragsparteien die Bauherrschaft dem Unternehmen «Electricité de France», das zugleich Konzessionär für den Betrieb des Kraftwerks ist.

Ziffer 2 legt den Zeitplan für die Zahlungen fest. Vorgesehen sind vier feste Tranchen, wovon die erste vier Wochen nach Inkrafttreten des Vertrags geschuldet ist. Die Fälligkeit der weiteren Tranchen richtet sich nach dem Fortschritt der Bauarbeiten. Diese Art der Finanzierung, welche auf einem zum vornherein festgelegten Gesamtbetrag beruht, bildet einen Kompromiss zwischen einem Generalunternehmen-Vertrag und einer Bezahlung nach effektiven Kosten. Für die Schweiz ist von Bedeutung, dass der festgelegte Gesamtbetrag aufgrund der Resultate der Ausschreibungen der wesentlichen Arbeiten der Verlängerung angepasst wird. Ziffer 2 hält zudem fest, dass die schweizerischen Zahlungen von der französischen Mehrwertsteuer befreit sind.

Die Beiträge der Schweiz und Frankreich erhöhen sich nach Massgabe der Teuerung. Ziffer 3 bestimmt den anwendbaren Index.

Ziffer 4 sieht vor, dass die Gesamtkosten angepasst würden für den Fall, dass die Baubewilligungsverfahren wesentliche Änderungen am Projekt nach sich ziehen sollten. Es handelt sich um eine übliche Bestimmung, welche im vorliegenden Fall keine Bedeutung erlangen sollte. Insbesondere in ökologischer Hinsicht ist das Vorhaben nicht umstritten.

Ziffer 5 entbindet die Bauherrschaft von den Kosten für die kurzfristige Wiederinbetriebnahme der kleinen Schleuse im Fall, dass bei der grossen Schleuse während der Bauarbeiten eine Betriebsstörung auftritt. Dies gilt aber nur für Störungen, für welche der Konzessionär, der mit dem Bauherren identisch ist, keine Verantwortung

trägt (z. B. für die durch Dritte verursachten Unfälle; nicht aber für technische Störungen).

Ziffer 6 schliesslich sieht vor, dass die Unternehmerofferten der wesentlichen Arbeiten der Verlängerung der bilateralen Aufsichtskommission vorzulegen sind. Ferner legt Ziffer 6 fest, wie aufgrund der günstigsten Offerten der festgelegte Gesamtbetrag anzupassen ist.

223 Veröffentlichung der Anhänge

Die Anhänge enthalten die näheren technischen Fragen sowie die Modalitäten der Finanzierung. Sie liegen in der deutschen und französischen Fassung vor. Es wäre unzweckmässig, diese Anhänge in der Gesetzessammlung und im Bundesblatt zu veröffentlichen (vgl. Art. 4 und 14 Abs. 4 des Publikationsgesetzes, SR 170.512). Dies ermöglicht auch, auf eine italienische Übersetzung zu verzichten (vgl. Art. 8 Abs. 2 des Publikationsgesetzes, wonach der Bundesrat bei völkerrechtlichen Verträgen, die im Sinne von Art. 4 PublG veröffentlicht werden und den einzelnen nicht unmittelbar verpflichten, bestimmen kann, dass die Übersetzung nicht in alle Amtssprachen erfolgt). Die Texte können – in der deutschen und französischen Fassung – bei der Eidgenössischen Drucksachen- und Materialzentrale bezogen werden.

23 Beurteilung des Staatsvertrags

Die auf 200 Mio. FF geschätzten Kosten (Stand Juli 1991) umfassen neben der Verlängerung der kleinen Schleusenkammer auch die Modernisierung der bestehenden Anlagen. Die Verhandlungen haben zu einem schweizerischen Anteil von 60 Prozent geführt, was angesichts der unterschiedlichen Interessenlage der Schweiz und Frankreichs an der Verlängerung der kleinen Kammer und der ursprünglichen Forderung von seitens Frankreichs (90 % für die Schweiz, 10 % für Frankreich) als ein befriedigendes Ergebnis betrachtet werden kann.

3 Auswirkungen

31 Finanzielle Auswirkungen

311 Finanzielle Auswirkungen auf den Bund

Der Globalbetrag des gesamten Ausbauvorhabens wurde nach eingehenden Abklärungen auf 200 Mio. FF (Stand Juli 1991) festgelegt. Unter der Annahme, dass die vertraglich festgelegte Überprüfung dieses Globalbetrages aufgrund der Resultate der Offerten für die Verlängerung der kleinen Schleusenkammer die festgelegte Summe bestätigt, beträgt der schweizerische Anteil 120 Mio. FF (60 % von 200 Mio. FF).

Damit ergibt sich bei einem angenommenen Wechselkurs von eins zu vier und ohne die seit Juli 1991 eingetretene Teuerung ein Finanzbedarf für den schweizerischen Anteil von rund 30 Millionen Franken. Unter Berücksichtigung der Beiträge der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft von je drei Millionen Franken, aber ohne eine allfällige Kostenbeteiligung des Landes Baden-Württemberg, beträgt der Anteil des Bundes rund 24 Millionen Franken. Im Budget 1994 und im Finanzplan des Bundes 1995–1997 sind vorläufig insgesamt 20 Millionen Franken vorgesehen.

Da mit dem Bau frühestens anfangs 1995 begonnen werden kann, ist bei einer Bauzeit von rund 4 Jahren infolge der seit Juli 1991 aufgelaufenen Teuerung mit Mehrkosten zu rechnen. Entsprechend der geltenden Praxis werden diese durch die Vertragspartner Schweiz und Frankreich ebenfalls anteilmässig mit 60 resp. 40 Prozent getragen. Der schweizerische Beitrag ist nach einem festgelegten Zahlungsplan in vier Raten, verteilt auf insgesamt vier Jahre, zu entrichten.

312 Finanzielle Auswirkungen auf die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Der Beitrag der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft von je 3 Millionen Franken wird gleichmässig auf die ersten drei Raten des schweizerischen Anteils aufgeteilt.

32 Personelle Auswirkungen auf Bund und Kantone

Der vorliegende Beschluss hat weder für den Bund noch für die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft personelle Auswirkungen. Die Aufgaben der in Artikel 4 der Vereinbarung vorgesehenen gemischten Baukommission sind im Rahmen der normalen Verwaltungstätigkeit wahrzunehmen.

4 Legislaturplanung

Die Vorlage ist in den Richtlinien der Regierungspolitik 1991–1995 vom 25. März 1992 angekündigt (BB1 1992 III 183).

5 Verhältnis zum europäischen Recht

Für Schifffahrts- und Wasserstrassenfragen betreffend den Rhein von Basel bis ins offene Meer ist die ZKR zuständig. Diese Kompetenz stützt sich auf die revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (sogenannte Mannheimer Akte).

Die Schweiz ist neben Deutschland, Belgien, Frankreich und den Niederlanden Signatarstaat der Mannheimer Akte. Diese garantiert die freie Schifffahrt auf dem Rhein und seinen schiffbaren Ausflüssen von der Mittleren Rheinbrücke in Basel bis ins offene Meer. Die Europäischen Gemeinschaften sind an den Arbeiten der ZKR beteiligt. Das Projekt wird der ZKR unterbreitet. Da der französische Partner Mitglied der Europäischen Union ist, ist sichergestellt, dass der Staatsvertrag mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar ist. Im übrigen besitzt die Europäische Union nur beschränkte Kompetenzen für die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben im Verkehrsbereich.

6 Verfassungsmässigkeit

Nach Artikel 8 der Bundesverfassung steht dem Bund das Recht zu, Verträge mit ausländischen Staaten einzugehen. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung zu deren Gutheissung ergibt sich aus Artikel 85 Ziffer 5 der Bundesverfassung.

Artikel 89 Absatz 3 der Bundesverfassung legt in Verbindung mit Absatz 2 fest, welche Staatsverträge dem Referendum unterliegen. Der Ihnen unterbreitete Staatsvertrag wird nach Abschluss der Ausbaumassnahmen gegenstandslos. Er entfaltet danach keine weiteren Rechte und Pflichten mehr. Insofern ist er nicht als unbefristeter völkerrechtlicher Vertrag zu betrachten. Weiter bewirkt er keinen Beitritt zu einer internationalen Organisation und führt zu keiner multilateralen Rechtsvereinheitlichung. Somit unterliegt er nicht dem Referendum.

6866

Bundesbeschluss über einen Staatsvertrag mit Frankreich betreffend den Ausbau der Schifffahrtsanlagen Kembs und dessen Finanzierung

Entwurf

vom

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 8 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 4. Mai 1994¹⁾,
beschliesst:*

Art. 1

¹ Der am 14. März 1994 unterzeichnete Staatsvertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Französischen Republik betreffend den Ausbau der Schifffahrtsanlagen Kembs wird genehmigt.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, ihn zu ratifizieren.

Art. 2

¹ Für den Kostenanteil des Bundes wird ein Verpflichtungskredit von 24 Millionen Franken bewilligt. Beteiligt sich das Land Baden-Württemberg an den Kosten, so reduziert sich der Verpflichtungskredit um 60 Prozent dieser Kostenbeteiligung.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, den Betrag an die teuerungsbedingten und die durch Wechselkursschwankungen verursachten Mehrkosten anzupassen.

Art. 3

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Staatsvertragsreferendum.

6866

Abkommen
zwischen dem Schweizerischen Bundesrat
und der Regierung der Republik Frankreich
über den Ausbau der Schiffahrtsanlagen von Kembs

Übersetzung¹⁾

Der Schweizerische Bundesrat

und

die Regierung der Republik Frankreich,

Vom Wunsch geleitet, die internationale Rheinschiffahrt zu fördern,

In Anbetracht der Mannheimer Akte, die eine freie und unbehinderte Schiffahrt auf dem Rhein bezweckt,

In Erwägung, dass der moderne und regelmässige Güterverkehr auf dem Rhein den störungsfreien Betrieb der Schiffahrtsanlagen voraussetzt,

In Erwägung, dass die kleine Schleuse Kembs den Anforderungen der Entwicklung der Rheinschiffahrt nicht mehr genügt,

haben folgendes vereinbart:

Art. 1

Die Schweiz und Frankreich kommen überein, die kleine Schleuse von Kembs zu verlängern, die kleine und grosse Schleuse zu modernisieren und deren Betriebsbedingungen zu verbessern.

Art. 2

(1) Das Projekt umfasst folgende Massnahmen:

- a) Die Verlängerung der kleinen Schleuse einschliesslich der Anpassungen wie Ersatz der Torantriebe des Untertores, Ersatz der Entleerungsschützen, Sanierung der Bausubstanz, Einbau von Schwimmpollern und Vornahme hydraulischer Verbesserungen.
- b) Die Modernisierung der grossen Schleuse einschliesslich des Ersatzes der Torantriebe des Unter- und Obertores, des Ersatzes der Entleerungsschützen sowie des Einbaus von Schwimmpollern und der Vornahme hydraulischer Verbesserungen.
- c) Die genaue Beschreibung des Vorhabens, der Zeitplan für dessen Ausführung, der geschätzte Kostenvoranschlag sowie die Bezeichnung der von den Vertragsparteien gewählten Bauherrschaft finden sich im Anhang²⁾ zu diesem Abkommen.

¹⁾ Übersetzung des französischen Originaltextes.

²⁾ Der Anhang wird im Bundesblatt und in der Gesetzessammlung nicht veröffentlicht. Separatdrucke des Anhangs können bei der Eidgenössischen Drucksachen- und Materialzentrale, 3000 Bern, bezogen werden.

(2) Die Durchführung der in diesem Artikel vorgesehenen Massnahmen ist dem französischen Recht unterstellt.

(3) Eingedenk der aussergewöhnlichen Betriebssituation der Schleusen von Kembs, die sich aus der sehr langen Dauer, während der die kleine Schleuse nicht benützt werden kann, ergeben wird, werden die beiden Vertragsparteien diesen Vertrag gemeinsam der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zur Kenntnis bringen; die französische Vertragspartei wird ihr das in diesem Artikel vorgesehene Ausbauprojekt unterbreiten.

Art. 3

(1) Der Gesamtbetrag der Ausbaukosten wird auf 200 Millionen Französischer Franken (Stand Juli 1991, frei von Steuern) geschätzt. Die Schweiz und Frankreich beteiligen sich pauschal im Verhältnis von 60 % für die Schweiz und 40 % für Frankreich an diesem Betrag.

Der definitive Gesamtbetrag wird in jedem Fall vor Beginn der Verlängerungsarbeiten an der kleinen Schleuse aufgrund einer Indexzahl festgesetzt, die sich auf das Ergebnis der Ausschreibungen abstützt. Diese Indexzahl wird auf der Grundlage der wesentlichen Verlängerungsarbeiten an der kleinen Schleuse definiert. Die Grundsätze ihrer Anwendung werden in Anhang II näher umschrieben.

(2) Die Ausschreibungen finden gleichzeitig in Frankreich und in der Schweiz statt.

(3) Allfällige Beiträge von Drittstaaten werden zwischen der Schweiz und Frankreich gemäss dem in Absatz 1 festgesetzten Verhältnis aufgeteilt.

(4) Die Modalitäten für die Zahlungsüberweisungen und die Berechnung der einzelnen Teilzahlungen werden in Anhang II festgelegt.

Art. 4

(1) Die beiden Vertragsparteien setzen eine gemischte Kommission zur Überwachung der Bauarbeiten ein. Diese setzt sich aus je drei von der Schweiz und von Frankreich ernannten Experten zusammen.

(2) Die Kommission überwacht die gute Ausführung der Bauarbeiten gemäss den Bestimmungen dieses Abkommens und die Einhaltung des Zeitplans. Sie berichtet den zuständigen Verwaltungsstellen der Schweiz und Frankreich über den Fortschritt der Arbeiten. Sie genehmigt Projektänderungen.

(3) Die Aufgabe der Baukommission ist beendet, wenn alle in Artikel 2 erwähnten Massnahmen durchgeführt, die Bauwerke abgenommen und die letzten Zahlungsüberweisungen ausgeführt sind.

(4) Nach Abschluss der Arbeiten sind Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der Anlagen wie bisher Sache Frankreichs.

Art. 5

Dieser Vertrag berührt allfällige spätere Vereinbarungen über andere technische Anpassungen der Schifffahrtsanlagen nicht.

Art. 6

(1) Jede Streitigkeit zwischen den Vertragsparteien über die Anwendung oder die Auslegung dieses Vertrags wird auf diplomatischem Weg oder durch Verhandlungen beigelegt.

(2) Falls eine Einigung auf diplomatischem Weg oder durch Verhandlung nicht binnen sechs Monaten zustandekommt, wird die Streitigkeit auf Ersuchen der einen oder anderen Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(3) Das Schiedsgericht setzt sich aus drei Mitgliedern zusammen: aus je einem von jeder Vertragspartei ernannten Schiedsrichter sowie einem Obmann, der von den beiden ersten Schiedsrichtern gemeinsam bezeichnet wird. Wenn innerhalb von drei Monaten nach der Ernennung des ersten Schiedsrichters das Gericht noch nicht bestellt ist, kann jede Partei den Generalsekretär des Ständigen Schiedsgerichtshofes ersuchen, die notwendigen Ernennungen vorzunehmen.

(4) Der Schiedsspruch ist endgültig und für die Vertragsparteien verbindlich.

Art. 7

(1) Die beiden Anhänge bilden einen integrierenden Bestandteil dieses Abkommens.

(2) Dieser Vertrag tritt in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander den Abschluss der in jedem Staat von der Verfassung verlangten Verfahren notifiziert haben.

Geschehen zu Sissi/Kreta, in zwei Originalausfertigungen, am 14. März 1994

Für den Schweizerischen Bundesrat

Adolf Ogi

Für die Regierung
der Republik Frankreich

Bernard Bosson
Gérard Longuet

Botschaft zu einem Staatsvertrag über den Ausbau der Schiffahrtsanlagen Kembs vom 4. Mai 1994

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	29
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	94.042
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.07.1994
Date	
Data	
Seite	876-893
Page	
Pagina	
Ref. No	10 053 107

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.