



INF. 3

17. Oktober 2017

Original: Deutsch

RID: 8. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
(Utrecht, 20. bis 24. November 2017)

Thema: Maßnahmen zur Senkung der Risiken aus den Importen von Chlor in der Schweiz – Gemeinsame Erklärung II

Information und Fragen der Schweiz

1. Bei der 7. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses im November 2016 informierte die Schweiz über die sogenannte Gemeinsame Erklärung II (siehe [OTIF/RID/CE/GTP/2016/12](#)).
2. Mit dem vorliegenden Dokument hat die Schweiz zum Ziel:
 - über den Stand der Umsetzung der Gemeinsamen Erklärung II zu informieren und
 - den RID-Fachausschuss einzuladen, über eine eventuelle internationale Ausdehnung von Maßnahmen zu beraten.

Umsetzung der Gemeinsamen Erklärung II

3. In diesem Jahr arbeiten die Vertragspartner intensiv an der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen. Die Anlage stellt den Umsetzungsstand der einzelnen Maßnahmen detailliert dar.
4. Die Maßnahmen haben zum Ziel, die Risiken aufgrund der Chlortransporte auf der Schiene weiter zu senken und auch in Zukunft unter Berücksichtigung der zunehmenden Siedlungsentwicklung tragbar zu halten. Sie wurden so definiert, dass möglichst keine Risikoverlagerung stattfindet.
5. Eine Maßnahme aus der Gemeinsamen Erklärung sieht vor, dass die Schweiz sich bei den internationalen Gremien dafür einsetzt, dass der Sicherheitsstandard bei Chlortransporten weiter verbessert wird. Zudem ist eine Diskussion auf der internationalen Ebene aufgrund der nachfolgenden Aspekte wichtig:

- Neben der Sicherheit stellen die Interoperabilität und die internationale Harmonisierung der Sicherheitsmaßnahmen wichtige Grundprinzipien des internationalen Eisenbahnverkehrs dar.
 - Im COTIF-Raum sind möglicherweise weitere Situationen mit ähnlichen Risiken vorhanden wie sie in der Schweiz berechnet wurden.
 - Die Schweiz stellt gerne ihre Erfahrung für die Suche nach Lösungen zur Sicherstellung des internationalen Gütertransports auf der Schiene unter tragbaren Risiken zur Verfügung.
6. Die Schweiz stellt fest, dass der Umgang mit den Risiken aus dem Transport gefährlicher Güter in den einzelnen Staaten sehr unterschiedlich geregelt ist. Einerseits werden diese Risiken in vielen Staaten nicht quantifiziert, eine harmonisierte Methodik zum Umgang mit den Risiken aus dem Gefahrguttransport ist noch in Erarbeitung. Andererseits sind keine einheitlichen Beurteilungskriterien vorhanden. Dies führt dazu, dass die Grundlage, zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen auf internationaler Ebene einzuführen, im heutigen Zustand kaum vorhanden ist. Zusätzlich ist der zu betreibende Aufwand, um die Umsetzbarkeit von neuen Sicherheitsmaßnahmen auf internationaler Ebene zu prüfen, sehr hoch.
7. Da die Schweiz aber ein Interesse hat, die Sicherheit der Chlortransporte auf der Schiene aufgrund des sehr großen Schadenpotentials weiter zu erhöhen, möchte sie in einem ersten Schritt die Meinung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses zur internationalen Umsetzbarkeit der einzelnen Maßnahmen abklären.

Fragen an die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

- Wie beurteilt die ständige Arbeitsgruppe das Risiko der Chlortransporte im COTIF-Raum?
- Welche der in der Anlage aufgeführten Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit stellen ein Potential auf internationaler Ebene dar?
- In welchem Rahmen sollten diese Maßnahmen behandelt bzw. umgesetzt werden (freiwillige Umsetzung, Vorschriften RID / ATMF / TSI, etc.)?
- Welche Schritte sind erforderlich, um über diese Umsetzung zu entscheiden?
- Wer kann diese Schritte einleiten?
- Welcher Zeithorizont bezüglich der Umsetzung erscheint für die identifizierten Maßnahmen realistisch?

Anlage

Maßnahme gemäß Gemeinsame Erklärung II	Stand der Umsetzung	Potential zur Erweiterung auf internationaler Ebene
<p>M2.1 – Organisation der Chlorbezüge im Ausland</p> <p><i>Die Industrie setzt ihre Anstrengungen für einen Bezug von Chlor aus Italien für die Betriebe im Wallis fort mit dem Ziel, die Transportwege zu reduzieren und Agglomerationen zu meiden.</i></p>	<p>Es laufen Verhandlungen mit möglichen Lieferanten, die ihre Produktionsanlagen nahe der Schweiz haben. Es werden Details abgeklärt zur Qualität des lieferbaren Rohstoffes und zum Transportkonzept. Es sind Testlieferungen vorgesehen.</p>	<p>Eine europaweite Optimierung der Chlorwirtschaft mit dem Ziel, dass diese zu keinen örtlich nicht tragbaren Risiken führt und dass das Gesamtrisiko aus dem Transport von Chlor minimiert wird, wäre sinnvoll. Dazu ist in erster Linie ein aktives Engagement der Chlorindustrie gemeinsam mit dem Transportsektor notwendig.</p>
<p>M2.2 – Einsatz der aktuell sichersten Kesselwagen</p> <p><i>Die Industrie verpflichtet sich, Chlor nur noch von Lieferanten zu beziehen, welche die Transporte mit den aktuell sicherheitstechnisch besten Kesselwagen durchführen.</i></p>	<p>Die Industrie hat sich das Ziel gesetzt, dass mindestens 95 % der Transporte spätestens ab dem 1. Januar 2019 nur mit solchen Kesselwagen durchgeführt werden. Die Lieferanten sind über die Anforderungen informiert worden. Die Anpassung der Mietverträge ist aufgenommen worden. Allerdings braucht es hierfür noch Klarheit über das Supply-Konzept, um die genaue Anzahl der benötigten Kesselwagen zu kennen.</p> <p>Ca. 50 % der Lieferungen in die Werke im Wallis erfolgen bereits mit verbesserten Kesselwagen (freiwilliges Engagement der Lieferanten). Ein weiterer Lieferant steht kurz vor der Umstellung, so dass in den nächsten Monaten der Anteil an Lieferungen in den aktuell sichersten Kesselwagen sich weiter erhöhen wird.</p>	<p>Die Industrie könnte sich theoretisch international freiwillig verpflichten, für den Transport von besonders gefährlichen Gütern bzw. von Chlor nur die auf dem Markt verfügbaren sichersten Wagen zu verwenden ("responsible care"). Dabei ist die Verfügbarkeit solcher Kesselwagen ein relevantes Kriterium.</p> <p>Die einzelnen technischen Maßnahmen gemäß Anhang zur Gemeinsamen Erklärung II könnten ebenfalls über die internationalen Vorschriften RID bzw. TSI/UTP zumindest für neu zu bauende Kesselwagen verpflichtend gemacht werden (siehe unten).</p>

<p>FAHRZEUGTECHNISCHE MASSNAHMEN</p>		
<p>Detektion von Entgleisungen <i>Elemente für die Detektion von Entgleisungen (z. B. EDT).</i></p>		<p>Die Schweiz hat sich bereits intensiv für diese Maßnahme eingesetzt. Erwartet werden noch die im Rahmen der Arbeitsgruppe Entgleisungsdetektion in Aussicht gestellten nächsten Schritte (Anpassung der relevanten TSI, Entwicklung der elektronischen Entgleisungsdetektion). (siehe Dokumente OTIF/RID/CE/GTP/2016-A und OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A)</p>
<p>TE 22 erweitert <i>Energieverzehrelemente (Crashpuffer) mit optimierter Energieaufnahme.</i></p>		<p>Übernahme auf internationaler Ebene möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zielsetzung im RID: Verwendung von Wagen mit [optimierter] Energieaufnahme bei Kesselwagen für besonders gefährliche Güter. • Technische Spezifikationen auf Stufe TSI/UTP.
<p>TE 25 kombiniert <i>Überpufferungsschutz gemäß TE 25 a) oder eine Kombination von 2 Maßnahmen zur Begrenzung der Schaden durch Überpufferung gemäß RID TE 25 b) bis einschließlich TE 25 e).</i></p>		<p>Übernahme auf internationaler Ebene möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zielsetzung im RID: Verwendung von Wagen mit [erhöhtem] Schutz gegen Überpufferung bei Kesselwagen für besonders gefährliche Güter. • Technische Spezifikationen auf Stufe TSI/UTP. <p>Alternativ dazu könnte eine "TE 25 optimiert" geprüft werden, mit Tankschild in voller Höhe des Tanks und die Böden umfassend (Schutz vor Flankenfahrt).</p>

<p>Bremse mit automatischer Lastumstellung</p> <p><i>Manuell falsch eingestellte Bremse wird verhindert.</i></p>		<p>Übernahme auf internationaler Ebene möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zielsetzung im RID: Verwendung von Wagen mit Bremssystem mit [erhöhter] Sicherheit bei Kesselwagen für besonders gefährliche Güter. • Technische Spezifikationen auf Stufe TSI/UTP.
<p>Optimierte Radsatzwelle</p> <p><i>Radsatzwelle mit höherer Traglast: Radsätze mit Traglast 25 t anstelle von 22,5 t verbauen (Maßnahme bei Neubauwagen vorsehen. Nachrüstung existierender Wagen möglich).</i></p>		<p>Übernahme auf internationaler Ebene möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zielsetzung im RID: Verwendung von Radsätzen mit [reduzierter] Bruchanfälligkeit bei Kesselwagen für besonders gefährliche Güter. • Technische Spezifikationen auf Stufe TSI/UTP – z. B. Referenz zur "European Standard Freight Axle – ESFA".
MASSNAHMEN AM TANK		
<p>Armaturen</p> <p><i>Schutzmechanismus zwischen den äußeren und inneren Ventilen (zweigeteiltes Ventil mit Sollbruchstelle), so dass beim Abreißen des äußeren oberen Ventils das innere untere Ventil zu 100 % die Dichtigkeit des Wagens garantiert. Zusätzliche sicherheitserhöhende Maßnahme zu RID 6.8.2.2.1.</i></p>		<p>Übernahme des Prinzips im RID/ADR für besonders gefährliche Gase möglich, zumindest für neu zu bauende Kesselwagen</p>
<p>Verzicht auf Leitern</p> <p><i>Reduziert die Möglichkeit des Öffnens der Ventile durch betriebsfremde Personen.</i></p>		<p>Eine Bestätigung der be- und entladenden Firmen, dass sie nicht auf Leitern angewiesen sind, ist nötig. Diese Maßnahme kann daher kaum auf</p>

		internationaler Ebene verallgemeinert werden.
<p>M2.3 a) – Prüfung und Einführung von Ganzzügen</p> <p><i>Das Bundesamt für Verkehr (BAV) prüft zusammen mit den betroffenen Eisenbahnunternehmen, inwieweit Chlor in der Schweiz in Ganzzügen (kurze Sonderzüge nur mit Chlorwagen) transportiert werden kann. Dort wo die Risiken (Safety, Security) wesentlich gesenkt werden können, setzt das BAV diese Maßnahme gegenüber den Infrastrukturbetreibern um.</i></p>	<p>Ein Umsetzungskonzept für den Transport von Chlor in Ganzzügen liegt als Entwurf für die wichtigste Transportstrecke von Chlor vor. Es wird zurzeit durch SBB und Industrie weiterentwickelt und auf weitere Strecken ausgedehnt.</p>	<p>Der Transport von Chlor in kurzen Sonderzügen vom Absender bis zum Empfänger ermöglicht die betriebliche Umsetzung folgender risikomindernder Maßnahmen bzw. hat die folgenden Wirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reduktion der Geschwindigkeit von Zügen mit Chlorkesselwagen generell oder gezielt, z. B. in Bahnhöfen • Erkennung von Ereignissen (Entgleisungen) mittels Detektoren • Verhinderung des Einflusses von Güterwagen im gleichen Zug, die nicht dem gleichen, erhöhten Standard entsprechen • Minimierung der Längskräfte beim Bremsen • Züge mit Chlorgaswagen verkehren außerhalb der Hauptverkehrszeiten (geringeres Risiko von Zusammenstößen sowie weniger potentiell exponierte Personenzüge) • Beschränkung der Rangierbewegungen mit Chlorgaswagen auf ein Minimum <p>Eine gezielte, international harmonisierte Umsetzung dieser Maßnahme wäre für den Eisenbahnbetrieb sinnvoll.</p>
<p>M2.3 b) – Optimierung Transportwege, keine Doppelbefahrungen</p> <p><i>Die SBB Infrastruktur optimiert die Transportwege so, dass grundsätzlich, wo betrieblich machbar, keine Doppelbefahrungen des Schienennetzes mit Chlorkesselwagen durchgeführt werden. Dabei sind die stationä-</i></p>	<p>Das Optimierungspotential wurde detailliert untersucht. Dabei wurde die betriebliche Notwendigkeit der Doppelbefahrung mit Kesselwagen UN 1017 Chlor zwischen Visp und Brig aufgezeigt.</p>	<p>Keine internationale Harmonisierung notwendig, eine eventuelle Umsetzung ist auf nationaler Ebene zu regeln.</p>

<p>ren Risiken am Verbrauchsort mitzubersichtigen.</p>		
<p>M2.4 – Geschwindigkeitsreduktionen und Betriebszeiten</p> <p><i>SBB Infrastruktur sorgt dafür, dass die Chlorganzzüge grundsätzlich nur mit einer reduzierten Geschwindigkeit von 40 km/h verkehren.</i></p> <p><i>Die Transporte sind dabei so zu trassieren, dass sie den restlichen Verkehr nicht beeinträchtigen bzw. zu keinen Kapazitätseinschränkungen auf dem Netz der SBB führen.</i></p>	<p>Die Kriterien für Ausnahmen von $v_{\max} = 40$ km/h für Chlortransporte wurden festgelegt.</p>	<p>Maßnahme in Kombination mit M2.3 a); siehe Kommentare dort. Die ortsbezogene Umsetzung ist auf nationaler Ebene zu regeln.</p>
<p>M2.5 – Entfernung von Hindernissen</p> <p><i>Die SBB Infrastruktur überprüft die Bahnstrecken auf Hindernisse, die aus betrieblich - technischen Gründen nicht zwingend nötig sind, aber bei einer Entgleisung die Wahrscheinlichkeit einer Freisetzung (Verletzung der Tankwand) erhöhen, und entfernen diese soweit verhältnismässig.</i></p>	<p>95 % der Gleisvermessungspunkte auf den Strecken der SBB mit Risiken im Übergangsbereich aufgrund von Chlor sind entfernt worden, der Rest erfolgt bis Ende 2017.</p> <p>Eine Auswertung der Objektverifizierung mittels Videoanalyse wurde durchgeführt. Es sind ca. 350 bahneigene und bahnfremde Objekte eruiert worden. Die Umsetzungsplanung für die Entfernung dieser Objekte erfolgt bis Ende 2017. Für die effektive Entfernung der Objekte sind folgende Termine festgelegt worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entfernung der bahneigenen identifizierten Objekte bis Ende 2019. • Entfernung der bahnfremden identifizierten Objekte nach 2019 (Leitung noch offen). 	<p>Keine Harmonisierung auf Stufe RID notwendig, eine eventuelle Umsetzung ist auf nationaler Ebene zu regeln.</p> <p>Zu bemerken ist, dass dieses Thema auf EU-Stufe aufgenommen wurde, siehe DELEGIERTEN BESCHLUSS (EU) 2017/1474 DER KOMMISSION vom 8. Juni 2017 zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf spezifische Ziele für die Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, Erwägungsgrund 24 sowie Artikel 3</p>

<p>M2.6 – Überprüfung der Einsatzplanungen</p> <p><i>Die SBB überprüfen auf Strecken mit Risiken durch Chlortransporte im Übergangsbereich ihre Einsatzplanung auf die Tauglichkeit bei Unfällen mit Chlor. Sie stimmen die Einsatzplanung mit den jeweiligen kantonalen Behörden ab.</i></p>	<p>In einem ersten Schritt werden die Einsatzpläne aktualisiert. Es handelt sich in der ganzen Schweiz um rund 100 Streckenpläne, die vor Ort überprüft und bei Bedarf aktualisiert werden müssen. Auf deren Grundlage werden die Einsatzplanungen überarbeitet.</p> <p>Die Überarbeitung aller Pläne ist bis Ende 2017 vorgesehen. Die Pläne der Region West (Schwerpunkt der Chlortransporte) werden prioritär behandelt.</p> <p>Die Einsatzplanung zusammen mit den Kantonen erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt unter einer noch zu bestimmenden Leitung.</p>	<p>Keine internationale Harmonisierung notwendig, eine eventuelle Umsetzung ist auf nationaler Ebene zu regeln. Allenfalls könnten die Bestimmungen des Kapitels 1.11 RID "Interne Notfallpläne für Rangierbahnhöfe" überprüft und angepasst werden.</p>
<p>M2.7 – Weitere Sicherheitsmaßnahmen</p>	<p>Diese Maßnahme wurde bisher nicht aktiviert.</p>	<p>/</p>
<p>M2.8 – Einführung von Transportbeschränkungen</p> <p><i>Sofern das Ziel "Mitte Übergangsbereich" (Beurteilungskriterium, s. a. M2.10a) auch nach Umsetzung der oben genannten Maßnahmen nicht erreicht werden kann, führt das BAV nach Rücksprache mit den beteiligten Parteien Mengenbeschränkungen für den Transport von Chlor (UN 1017) in Kesselwagen ein. Diese Beschränkungen gelten dabei sowohl für den Import, den Export und den Binnenverkehr aber auch für den Transitverkehr.</i></p>	<p>Diese Maßnahme wurde bisher nicht aktiviert.</p>	<p>Eine Voraussetzung für die Einführung von Transportbeschränkungen sowie auch von anderen für die Bahn z. T. kostenintensiven Maßnahmen ist das Vorhandensein von Maßnahmen, die die Verlagerung der Transporte auf die Straße verhindern. In der Schweiz ist der Transport von Chlor UN 1017 auf der Straße auf max. 1000 kg Nettogewicht je Transportbehälter beschränkt. Eine solche Beschränkung auf internationaler Ebene wäre ebenfalls denkbar bzw. notwendig wenn einschränkende teure Maßnahmen auf der Bahn umgesetzt werden müssen.</p>

<p>M2.9 – Internat. Kommunikation der Maßnahmen</p> <p><i>Das BAV notifiziert dazu rechtzeitig bei dem für den internationalen Eisenbahnverkehr zuständigen Organ (OTIF) die Einführung von Mengenbeschränkungen.</i></p> <p><i>Damit die übrigen zu treffenden betrieblichen Maßnahmen (Ziffern 2.3, 2.4 und 2.7) den RID-Vertragsstaaten zur Kenntnis gebracht werden können, unterrichtet das BAV die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) vorab darüber. Dabei zeigt es die Notwendigkeit dieser Maßnahmen auf. Es informiert ebenfalls die zuständigen Behörden der betroffenen angrenzenden Staaten direkt.</i></p>	<p>Nicht relevant, da zurzeit keine Mengenbeschränkungen eingeführt.</p> <p>OTIF und Vertreter der Staaten an der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses im November 2016 (Prag) und November 2017 (Utrecht) informiert.</p>	/
<p>M2.10 a) – Beurteilungskriterien für Chlor</p> <p><i>Das BAFU erarbeitet gemeinsam mit dem BAV und den betroffenen Stakeholdern bis Ende 2017 "Beurteilungskriterien für den Transport von Chlor in Kesselwagen", welche die Risiken der Chlortransporte auf Grund des besonderen Ausmaßpotentials als Sonderfall unter den Risiken der Gefahrguttransporte behandeln und die Zielsetzungen nach Ziffer 1 verbindlich festhalten.</i></p>	Die Beurteilungskriterien sind erstellt und gingen am 9. Oktober 2017 in eine nationale Anhörung.	Die Frage der Beurteilungskriterien kann im Rahmen der Weiterentwicklung der harmonisierten Methodik für das Risikomanagement (ERA Working Group) behandelt werden.

<p>M2.10 b) – Verursachergerechte Transportkosten</p> <p><i>Das BAV initiiert entsprechende Verordnungsänderungen, so dass die Kosten der Maßnahmen (Ziffern 2.3 bis 2.7) der Infrastrukturbetreiberin (SBB) zur Einhaltung der Ziele unter Ziffer 1 bzw. zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und der notwendigen Vorsorge (inkl. Versicherungsprämien) entlang der Infrastruktur im Trassenpreissystem abgebildet werden.</i></p> <p><i>Die Industrie nimmt zur Kenntnis, dass die transparent ausgewiesenen Kosten für die Sicherheitsmaßnahmen (inkl. Versicherungsprämien) der Chlorbezüge vollumfänglich auf die Transportpreise überwält werden.</i></p>	<p>Die Grundlagen zur Umsetzung dieser Maßnahme werden zurzeit erarbeitet.</p>	<p>Keine Harmonisierung erforderlich. Es wird den ausländischen Beteiligten empfohlen, die Kosten der Sicherheitsmaßnahmen vollumfänglich auf die Transport- bzw. Trassenpreise zu überwälzen.</p>
<p>M2.10 c) – Internationale Vorschriften</p> <p><i>Das BAV setzt sich bei den zuständigen Gremien für die internationalen sicherheitstechnischen Vorschriften für Kesselwagen dafür ein, dass der Standard (RID) im Sinne der Ziffer 2.2 weiter verbessert wird. Die SBB AG und die Industrie unterstützen die entsprechenden Anträge des BAV.</i></p>	<p>Das vorliegende Dokument dient der Umsetzung dieser Maßnahme.</p>	<p>/</p>
<p>M2.10 d) – Haftung</p> <p><i>Das BAV prüft die Anpassung der Gesetzgebung, wonach das Haftpflichtrecht zukünftig auf die Rollenverteilung zwischen Infrastrukturbetreiber, Verkehrsunternehmung, Halter und für die Instandhaltung zuständige</i></p>	<p>Eine mögliche Gesetzesanpassung wurde entworfen und steht aktuell in einer Vorkonsultation.</p>	<p>Diskussion auf internationaler Ebene erforderlich. Eine allfällige Regelung sollte international harmonisiert sein.</p>

<i>Stelle (ECM, Wageninstandhalter) Rücksicht nehmen soll.</i>		
M3 Optionen zur zusätzlichen Senkung der Risiken		
Entwicklung einer neuen Generation von Kesselwagen	Der Mandant für die Ausarbeitung einer Designstudie ist identifiziert und es liegt ein schriftliches Angebot für die Designstudie vor. Für das Mandat zur Risikobewertung läuft noch die Evaluation.	Das Projekt wird mit internationalen Partnern aufgegleist. Die Beteiligung weiterer Interessierten ist erwünscht.
Schaffung der Voraussetzungen für die Errichtung einer neuen Chlorproduktionsanlage in der Nähe der großen Verbraucher	<p>Ein externes Büro wurde mandatiert, um mögliche Änderungen von Rahmendbedingungen und andere Finanzierungsmöglichkeiten für eine Chlorproduktionsanlage in der Nähe der großen Verbraucher aufzuzeigen.</p> <p>Zwei Lösungsvarianten (mittelfristig, bis 2025) für die Finanzierung einer Vor-Ort-Produktionsanlage werden weiterverfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - private Finanzierung durch die chemische Industrie - Co-Finanzierung öffentlich-privat <p>Um die Rahmenbedingungen besser zu verstehen, werden zwei Fallstudien erarbeitet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vergleich einer fiktiven Anlage im Wallis mit einer kürzlich erstellten Anlage in Basel (strategische Ausrichtung). - Vergleich der politischen Gegebenheiten in den Niederlanden und in der Schweiz. 	Siehe Maßnahme M2.1