



19.3741

**Motion Müller Damian.
Mobility-Pricing schafft Fairness
in der Finanzierung
der Verkehrsinfrastruktur**

**Motion Müller Damian.
Financement équitable
de l'infrastructure des transports
grâce à la tarification
de la mobilité**

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 10.09.19 (ORDNUNGSANTRAG - MOTION D'ORDRE)

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 11.03.20

Antrag der Mehrheit
Ablehnung der Motion

Antrag der Minderheit
(Français, Dittli)
Annahme der Motion

Proposition de la majorité
Rejeter la motion

Proposition de la minorité
(Français, Dittli)
Adopter la motion

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Engler Stefan (M-CEB, GR), für die Kommission: Sie haben in der Herbstsession 2019 Ihre KVF beauftragt, die Motion Müller Damian, "Mobility-Pricing schafft Fairness in der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur", vorzuprüfen. Wir haben diese Aufgabe ernst genommen und kommen heute mit dem Antrag zu Ihnen zurück, die Motion abzulehnen, und das bei einem Stimmenverhältnis in der Kommission von 10 zu 2 Stimmen.

Worum geht es bei der Motion? Der Titel der Motion – Entschuldigung, Kollege Müller – verspricht mehr, als sie hält. Es geht um einen Teilbereich von Mobility-Pricing, aber eigentlich nicht um den Kern. Wenn von Mobility-Pricing die Rede ist, wird darunter die distanzabhängige Verursacherfinanzierung des Strassenverkehrs verstanden. Es geht jedoch nur um einen eingeschränkten Bereich der Verursacherfinanzierung, wenn Kollege Müller mit seiner Motion verlangt, dass die Verkehrsteilnehmer, welche keine Mineralölsteuern oder andere Abgaben entrichten, auch in die Finanzierung einzubeziehen sind. Er meint – das ergibt sich auch aus der Begründung – die Elektrofahrzeuge, die heute bekanntlich davon befreit sind.

Das Grundanliegen, das Kollege Müller einbringt, unterstützt die Kommission auch. Es geht auf Dauer nicht an, dass jemand, der die Strassen benützt, sich diese von anderen finanzieren lässt; er soll auch einen Beitrag leisten. Trotzdem hat sich die Kommission gegen die Annahme der Motion entschieden. Der erste Grund liegt beim Zeitpunkt der Einführung einer Abgabe für E-Mobility. Die Kommission ist der Meinung, dass es dafür zu früh ist. Wir möchten für diese Frage keine gesonderte Gesetzgebung auf den Weg bringen, sondern sie in einem Gesamtkonzept der künftigen Strassenfinanzierung sehen.





Der zweite Grund liegt tatsächlich darin, dass man politisch etwas widersprüchlich ist, wenn man in Zeiten, in denen man die Elektromobilität fördern will, sie gleichzeitig wieder schröpfen möchte. Man kann nicht auf der einen Seite aufs Gas treten und E-Mobility und die Dekarbonisierung der

AB 2020 S 149 / BO 2020 E 149

Mobilität fördern und auf der anderen Seite gleichzeitig auf die Bremse stehen. Deshalb meinen wir, dass es eine gewisse Marktdurchdringung durch die E-Mobilität braucht, ehe es richtig ist, sie zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur beizuziehen.

Wir haben uns in der Kommission damit befasst, was der Fahrplan des Bundesrates in dieser Frage ist, und waren zum Teil auch überrascht davon, was für Aufträge Herr Rölllisberger mit Bezug auf Mobility-Pricing zu erfüllen hat. Darüber werden wir noch eine grössere verkehrspolitische Diskussion zu führen haben, wenn der integrale Ansatz einer distanzabhängigen Verursacherfinanzierung das Thema sein sollte. Immerhin hat der Bundesrat dem ASTRA den Auftrag gegeben, sich Gedanken zu machen, wie die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur langfristig gesichert werden kann. Der Auftrag des Bundesrates bzw. Ihr Auftrag, Frau Bundespräsidentin, ist diesbezüglich sehr klug, zumal man kein Prophet sein muss, um vorausszusagen, dass die Kanäle und Quellen, die heute der Finanzierung dieses Fonds dienen, in Zukunft nicht mehr so reichlich sprudeln werden. Die Fahrzeuge werden, wenn das so weitergeht, weniger Schadstoffe ausstossen und weniger Benzin oder Diesel brauchen, oder sie werden dann auch durch Elektrofahrzeuge substituiert. Auch das Thema des Tanktourismus wird künftig eine Rolle spielen. So tun Sie gut daran, sich früh mit der Frage auseinanderzusetzen, wie Sie es schaffen, den grosszügigen NAF, über den wir heute verfügen, auch in Zukunft aufrechtzuerhalten.

Wir haben uns darüber informieren lassen, wie es um die Liquidität des Fonds steht und ob die langfristige Finanzierbarkeit und Planbarkeit der Strasseninfrastruktur gewährleistet ist. Wir haben zur Kenntnis genommen, dass wir bis etwa 2025 auf der guten Seite sind, dass sich für den Fonds aber spätestens ab 2025 die Liquiditätsfrage stellen wird. Wir haben in der Kommission noch eine Bedingung, wenn ich das so formulieren darf, genannt, unter welcher wir bereit sind, im Moment darauf zu verzichten, Elektrofahrzeuge zur Kasse zu bitten. Wir möchten nicht, dass der Benzinpreis, wie es im NAF vorgesehen ist, um vier Rappen erhöht wird, bevor die Elektrofahrzeuge nicht auch zur Kasse gebeten werden.

Während dieser Zeit, in den nächsten vier, fünf Jahren, in denen wir darauf verzichten, die Elektromobilität zur Mitfinanzierung heranzuziehen, erwartet die Kommission, dass auf die Erhöhung des Benzinpreises um 4 Rappen, gestützt auf die Gesetzgebung über die Strassenfinanzierung, verzichtet wird. Das ist die Erwartung der Kommission. Sonst wäre es tatsächlich auch eine Frage der Gerechtigkeit, ob es richtig ist, die Benziner die Strassen für die Benützung durch die Elektrofahrzeuge finanzieren zu lassen.

Unter diesen Voraussetzungen haben wir uns mit 10 zu 2 Stimmen dafür entschieden, diesen Vorstoss im Moment abzulehnen. In der Verfassung besteht die Grundlage dafür, dass die Elektromobilität auch zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur herangezogen werden kann. Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b BV sieht das vor. Wir möchten die gesetzliche Bestimmung nicht isoliert, sondern zusammen mit den Überlegungen zur künftigen Finanzierung umgesetzt wissen.

Français Olivier (RL, VD): Voilà un débat intéressant – ce n'est pas le premier, ni le dernier – sur le financement de nos infrastructures. Rappelez-vous: en 2014 et 2015, puis lors d'une votation populaire en 2017, on a garanti le financement des routes nationales, par le projet Forta, et, indirectement aussi, celui du réseau ferroviaire. Ce qui est sûr, et cela a été dit en commission, c'est que, au milieu des années 2020, il faudra faire quelque chose. Si, dans les années 2020, on ne fait rien, le financement de l'entretien de nos routes nationales ne sera pas garanti, tout simplement parce que l'augmentation plus que sensible des voitures électriques ou des voitures à propulsion hybride diminue la consommation d'huiles minérales.

Dès lors, il faut s'atteler à la tâche. C'est ce que demande M. Müller; il ne demande pas autre chose que de se mettre au travail. Il ne dit pas qu'on doit taxer le kilomètre ou qu'on doit taxer l'électricité, mais il dit tout simplement qu'il faut se mettre au travail, que c'est notre responsabilité. C'est la responsabilité du Conseil fédéral, certes, mais même pour le Conseil fédéral, ce sera difficile, parce qu'il ne sera pas évident de trouver le bon mécanisme pour assurer le financement de nos infrastructures. On poursuit tous l'objectif de diminuer l'empreinte carbone, mais on a aussi la responsabilité de garantir le financement de nos infrastructures.

Mme Leuthard, conseillère fédérale à l'époque en charge du dossier Forta, a dit que quand on arriverait à un taux de voitures électriques de 15 pour cent, il faudrait qu'on tourne le bouton sur la mauvaise humeur – oui, sur la mauvaise humeur –, bref que l'on commence à taxer les voitures électriques et les voitures à propulsion hybride. Sauf qu'on va taxer l'électricité, c'est la problématique qu'on doit traiter. Les chiffres, ils



sont là: on recense 300 000 immatriculations par année, dont 100 000 nouvelles immatriculations. On constate une augmentation du parc automobile, une augmentation relativement importante, mais, surtout, on a atteint cette barre de 15 pour cent, certes en comptant les véhicules à propulsion hybride en plus des véhicules électriques. Des efforts sont faits çà et là pour augmenter ce taux et on voit que la tendance est à une forte croissance, je ne dirai pas une croissance exponentielle, ce serait mentir, mais en tout cas une augmentation très, très importante du taux de voitures électriques. Ces voitures ont un désavantage: elles sont plus lourdes que les voitures à essence, soit dit en passant, donc elles usent plus les routes, mais on ne les taxe pas. Aujourd'hui, il existe une inégalité de traitement quand même relativement importante et il faut s'atteler à la tâche, il faut vraiment s'atteler à la tâche pour apporter une solution.

Aussi, je partage tous les arguments qui ont été donnés par le rapporteur. Mais dire non à la motion Müller Damian, c'est dire au Conseil fédéral: "Attendons, prenons le temps", etc.

Tout à l'heure, on a eu un débat sur la transparence, et là je m'adresse plus particulièrement aux Verts: vous demandez de travailler ensemble. Oui, il faudra vraiment travailler ensemble. On ne va pas laisser le Conseil fédéral tout seul, on ne va pas laisser l'Office fédéral des routes tout seul pour accompagner le financement. Il faut se mettre autour de la table et apporter des solutions, et il y en a plusieurs: la taxe à la consommation électrique, c'en est une, et il y a aussi la taxe au kilomètre.

Il n'y a pas de proposition formelle dans la motion de M. Damian Müller, bien au contraire. Cette proposition lance le débat maintenant, pour qu'on trouve une solution en 2025. Et cela, c'est très important. On a la responsabilité d'apporter cette solution: dire non, c'est retarder, c'est remettre cela aux calendes grecques, c'est dire que de toute façon cela sera tellement complexe qu'on ne va pas y arriver.

Et finalement, si on prend du retard, il faudra se demander: "A qui la faute?". Eh bien ce sera peut-être notre faute à nous, parce que nous n'avons pas pris nos responsabilités aujourd'hui. Parce que nous n'avons tout simplement pas dit: "Oui, commençons cet échange et ce dialogue avec le Conseil fédéral, l'Office fédéral des routes et les milieux de l'économie, pour assurer le financement de nos infrastructures", et ce, sans états d'âme. Voilà. Je ne peux donc que vous recommander de soutenir la motion de M. Damian Müller.

Müller Damian (RL, LU): Ich bedaure es sehr, dass nach dem Bundesrat auch unsere Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen mit einem weitsichtigen Kommissionspräsidenten Nein zu dieser Motion gesagt hat. Eigentlich pflegen wir in diesem Rat zu sagen, Antizipieren und Vorausschauen sei eine gute Politik. Es wirft nun aber Fragen auf, wie sich der Bundesrat und die Kommission beharrlich weigern, vorausschauend und damit in die Zukunft planend, ein Problem anzupacken, das unweigerlich auf uns zukommen wird und das wir heute bereits rechnerisch vorwegnehmen können. Denn irgendwann wird der Anteil der Motorfahrzeuge, die unsere Strassen befahren und nicht der Mineralölsteuer unterliegen, eine Höhe erreicht haben, bei der die Abgaben für die Aufrechterhaltung unseres Strassennetzes nicht mehr durch die Halter von diesel- und benzinbetriebenen Motorfahrzeugen gedeckt werden. Das hat die Kommission diskutiert und bestätigt. Wenn wir schauen, welche Anläufe zu einem Mobility-Pricing das Parlament schon unternommen hat

AB 2020 S 150 / BO 2020 E 150

und wie ernsthaft die Frage bereits diskutiert wird, dann wäre das hier ja lediglich ein kleiner Schritt in die richtige Richtung.

Es versteht sich von selbst, dass wir zum heutigen Zeitpunkt noch nicht voraussagen können, wann es so weit sein wird, dass die E-Fahrzeuge einen kritischen Anteil von 30 bis 50 Prozent am Schweizer Fahrzeugpark erreichen. Das haben wir auch schon in der CO2-Debatte ausführlich miteinander besprochen. Das ist aber auch nicht der springende Punkt. Meine Motion ist richtigerweise grundsätzlicher Natur. Sie verlangt nicht, dass wir jetzt über einen bestimmten Zeitpunkt entscheiden.

Ich appelliere deshalb an Ihren Sinn für Innovation und vorausschauendes Politisieren, an Ihren Willen, der CO2-Problematik mit moderner Technologie zu begegnen, und an Ihren Willen, heute etwas in die Wege zu leiten, was wir morgen dringend benötigen werden, zumal die Motion eigentlich bescheiden ist. Sie verlangt bloss die frühzeitige Konzeption einer mit Sicherheit nötigen Massnahme. Warum sollen wir nicht all jene, die von uns mutige und nachhaltige Politik erwarten, hier mit einem kleinen Schritt abholen? Was ist denn so falsch daran, proaktiv zu agieren, statt später dann überhastet eine einzelne Massnahme ausarbeiten zu müssen? Auch wenn dies vielleicht etwas hoch gegriffen ist: Frau Bundespräsidentin, gestatten Sie mir den Vergleich mit der Gesundheits- und Sozialpolitik. Dort sind wir doch längst die Gefangenen verzögerter und verspäteter Reaktionen. Wir handeln nur dann, wenn das Geld in der Kasse ausgeht. Das ist eben genau das, was wir hier nicht machen sollten. Wenn wir nämlich erst dann anfangen, ein Gesetz auszuarbeiten, wenn zu wenig Geld in die Kasse fliesst, ist es zu spät. Dann werden wir mit Sicherheit, und das zu Recht, für unsere zögerliche



und mutlose Haltung von heute geradestehen müssen.

Das Argument, das sowohl aus dem Bundesrat wie auch aus der Kommission kommt – der Kommissionssprecher hat es bereits erwähnt –, man solle jetzt nichts überstürzen, man solle zuerst die E-Mobilität fördern, zielt völlig ins Leere. Meine Motion ersetzt ja die nach wie vor nötige Förderung der E-Mobilität nicht, und sie stellt diese auch nicht infrage. Man kann das eine tun, aber soll das andere nicht lassen. Meine Motion sichert uns lediglich ab: Sie gewährleistet, dass wir den einstweiligen Erfolg der Förderung auch richtig einordnen und lenken. Das Argument, Abgabe und Förderung widersprächen sich und es könne mit einer Abgabe erst angefangen werden, wenn die Marktdurchdringung der E-Mobilität genügend gross sei, ist eine nicht stichhaltige Ausrede. Wir sehen doch, wie schnell die E-Mobilität bei den verkauften Neuwagen durchgesetzt wird! Jetzt ist also genau der richtige Zeitpunkt, um zu handeln.

Zudem wird auch noch ein Gegensatz in die Argumentation hineinkonstruiert, den es gar nicht gibt. Wer heute ein Auto kauft, das zum Teil oder ganz auf E-Basis funktioniert, der weiss nämlich sehr genau, dass die von Kanton zu Kanton unterschiedlichen Fördermassnahmen nicht für die Ewigkeit gedacht, sondern begrenzt sind. Käufer von E-Mobilen oder Fahrzeugen mit hybriden oder anderen alternativen Antriebstechnologien sind sich nämlich auch bewusst, dass der Bau und der Unterhalt von Strassen etwas kostet. Ihren Willen infrage zu stellen, sich an den Kosten zu beteiligen, grenzt an Heuchelei. Meinen Sie etwa, E-Mobil-Besitzer fahren E-Mobile, weil sie sich einbilden, die anderen sollten die gesamten nötigen Infrastrukturen bezahlen? Das wäre totaler "Chabis"! Gerade Besitzerinnen und Besitzer von E-Mobilen sind gut informiert, und sie erachten eine faire und zukunftssträchtige Kostenbeteiligung als sachgerecht und nötig. Das sage ich nicht nur so: Als leidenschaftlicher Automobilist, der selbst mit einem batteriebetriebenen Elektrofahrzeug unterwegs ist, kenne ich diese Szene sehr gut. Die Behauptung, dass im Moment mehr Nachfrage besteht, weil keine Strassenabgabe entrichtet werden muss, ist nicht haltbar. Es gilt im Gegenteil: Klare Verhältnisse sorgen für Glaubwürdigkeit. Wenn wir die E-Mobilität auch wirklich wollen, dann wäre es weit sinnvoller, wenn wir im Bereich der Ladestationen, bei den dazugehörigen Lade-Apps z. B., Förderprogramme lancieren oder wenn sich die Kantone bei der Motorfahrzeugsteuer endlich einigen oder sie harmonisieren würden. Das würde die Glaubwürdigkeit im Bereich der Förderung erhöhen. In meinem Kanton bezahle ich doppelt so viel wie z. B. im Kanton Nidwalden; das ist aus meiner Sicht auch störend.

Erlauben Sie mir noch eine Klammerbemerkung. Sie haben vor einigen Minuten die Motion 19.4381 angenommen. Konsequenter wäre es, wenn Sie jetzt meine Motion auch annehmen würden. Weshalb? Genau damit würden Sie es nämlich ermöglichen, eine Gesamtkonzeptionierung voranzutreiben – eine Gesamtkonzeptionierung, die schlussendlich nicht widersprüchlich wäre.

Es ist also wichtig und richtig, heute ein Projekt auszuarbeiten, das die Kosten für die Benutzung der Strassen transparenter macht – Kollege François hat es bereits gesagt. Auch der Zeitpunkt für die Ausarbeitung von Ausführungsbestimmungen ist durchaus der richtige. Gerade in diesem Fall, Frau Bundespräsidentin, heisst es, wie Sie auch so schön zu sagen pflegen: "Gouverner, c'est prévoir."

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Es ist schon ein bisschen speziell: Jetzt haben Sie vorhin, bei der erwähnten Motion, entschieden, dass der Bundesrat weitere Nutzfahrzeuge, die technologisch neu und klimafreundlich bzw. weniger klimaschädlich sind, von der LSVA ausnehmen soll. Dort nehmen Sie also in Kauf, dass eine zusätzliche Lücke geschaffen wird. Ich habe Ihnen dort gesagt, dass der Bundesrat daran sei, zu schauen, dass wir diese neuen Technologien oder alternativen Antriebe bei den Nutzfahrzeugen wirklich fördern können; wir wollen das. Aber wir haben gleichzeitig auch im Auge, dass wir die LSVA brauchen und daher nicht immer weitere Fahrzeuge ausnehmen können. Jetzt haben wir also hier die Situation, dass Elektromobilität gefördert wird. Doch nun wollen Sie gleichzeitig auch das Signal geben, dass auch diese Verkehrsteilnehmer hier zu bezahlen hätten.

Die konsistente Haltung des Bundesrates ist hingegen, dass wir – sowohl beim vorhergehenden Geschäft, bei dem es um die LSVA geht, wie auch jetzt bei diesem Geschäft, bei dem es letztlich um den NAF, die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur geht – eine Gesamtsicht brauchen. Es müssen sich alle Nutzer dieser Strasseninfrastrukturen an den Kosten beteiligen. Wir haben deshalb nicht etwa diese Motion abgewartet. Vielmehr hat der Bundesrat Ende letzten Jahres mein Departement zusammen mit dem Finanzdepartement beauftragt, ein Konzept zur Sicherung der langfristigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu erarbeiten. Dieser Auftrag läuft. Das ist, glaube ich, der genau richtige Auftrag, da nicht nur bei den Elektroautos angesetzt, sondern geprüft werden soll, wie in Zukunft diese Infrastruktur finanziert wird, wo doch klar und vorhersehbar ist, dass die Einnahmen aus der Mineralölsteuer zurückgehen werden, da wir dieses Produkt immer weniger im Einsatz sehen wollen.

Ich habe von der konsistenten Haltung des Bundesrates gesprochen, weil wir, so denke ich, Ende 2021 ein



solches Konzept haben werden. Insofern kann ich Ihnen vorschlagen, dass wir Ihnen das Konzept zur LSVA wie auch jenes zur Finanzierung der Strassenverkehrsinfrastruktur bzw. zum NAF zusammen vorlegen. Dann haben Sie nämlich den Gesamtüberblick. Es macht auch Sinn, dass wir das gemeinsam mit dem Finanzdepartement machen, weil damit die verkehrs- und die finanzpolitische Sicht, die ja übereinstimmen müssen, abgebildet werden können; das muss ja kohärent sein.

Der Bundesrat empfiehlt auch diese Motion nicht deshalb zur Ablehnung, weil er sagen würde, er wolle das nicht oder tue das schon, sondern weil er versucht, hier eine Gesamthaltung zu vertreten, die in sich kohärent ist. Sie haben es heute von mir gehört: Diese Überlegungen bleiben nicht einfach in irgendeinem Kopf, sondern die Aufträge sind erteilt, und wir sind uns dieser Fragen sehr bewusst. Mit diesem Vorgehen können wir sicherstellen, dass diese neuen Mobilitätsmöglichkeiten bei den Nutzfahrzeugen und auch bei den Privatfahrzeugen genutzt werden. Wir wollen sie fördern und voranbringen, aber wir sind uns auch bewusst: Am Schluss müssen in diesem Land alle, die diese Infrastruktur benutzen, auch ihren Anteil bezahlen.

Einen Punkt müsste ich vielleicht noch zu bedenken geben. Im Titel steht "Mobility-Pricing". Es ist unglaublich, was alles

AB 2020 S 151 / BO 2020 E 151

man sich unter Mobility-Pricing vorstellt und wünscht: Stau verhindern, Strasse bezahlen, Schiene bezahlen, beides bezahlen, nur in den Spitzenzeiten bezahlen, nur in den Städten bezahlen usw. Das war der Grund, weshalb der Bundesrat gesagt hat, das weitere Vorgehen beim Mobility-Pricing beruht auf Pilotprojekten. Das ASTRA hat hier intensive Studien gemacht, auch zusammen mit dem Kanton Zug. Wir haben gesagt, und ich habe das auch bereits mit den Kantonen besprochen: Macht einmal Pilotprojekte. Ihr müsst dabei nicht das ganze Konzept mit Schiene, Strasse, Stadt usw. abdecken, sondern macht sie vielleicht in einem Teilbereich, wo es für euch sinnvoll ist, vielleicht in einer Stadt, in einem kleineren Kanton. Macht einmal Pilotprojekte, und wir unterstützen euch und werden eine Rechtsgrundlage schaffen, damit solche Pilotprojekte möglich sind. Wir können euch allenfalls auch bei der Finanzierung etwas unterstützen. Dann sehen wir, was sich allenfalls in unserem Land bewährt.

Aufgrund der widersprüchlichsten Vorstellungen davon, was Mobility-Pricing alles soll und kann, bin ich wirklich zum Schluss gekommen, dass wir da im Moment nicht entscheidungsreif sind. Wenn man Mobility-Pricing jetzt für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur nutzt, dann kann ich Ihnen garantieren, dass der nächste Mobility-Pricing-Vorstoss etwas ganz anderes will, nämlich vielleicht, dass man noch einen Beitrag bezahlen muss, wenn man in eine Stadt hineinfährt – das war nämlich auch noch eine Überlegung.

Ich hoffe, Sie haben es wirklich gehört: Der Bundesrat hat die Aufträge erteilt, er hat eine Gesamtsicht und er wird Ihnen diese vorlegen. Und er wartet auch nicht, bis der NAF irgendwo ins Minus rutscht – im Moment steht der noch bei 3,1 Milliarden Franken. Wir haben das wirklich aufgenommen und gehen da in die gleiche Richtung. In diesem Sinne können Sie auch diesen Vorstoss annehmen oder ablehnen. Vorhin haben Sie gewaltig zugestimmt. Aber mir geht es weniger um den Vorstoss an sich, sondern vielmehr darum, dass wir uns einig sind, wie wir hier vorzugehen haben, und dass Sie die bundesrätliche Haltung und das Vorgehen kennen.

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Motion ... 14 Stimmen

Dagegen ... 31 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Diese Abstimmung war doch noch ein Erfolgserlebnis für Sie, Frau Bundespräsidentin. *(Heiterkeit)*