

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

Mercredi matin, 13 juin 2018

Direction de la police et des affaires militaires

111 2017.RRGR.681 Motion 251-2017 Fuchs (Bern, UDC)

Décongestion des services de contrôle automobile : certificat de réparation au lieu d'un contrôle subséquent

Le président reprend la direction des délibérations.

Le président. Wir kommen zum Traktandum 111, der Motion Fuchs (SVP): «Entlastung der Motorfahrzeugkontrolle: Reparaturbestätigung statt Nachprüfung». Ich erteile dem Motionär das Wort, der die Vertretung der Motion von alt Grossrat Fuchs übernommen hat.

Stefan Hofer, Berne (UDC). Wie der Titel unserer Motion besagt, wollen wir eine Entlastung der Motorfahrzeugkontrolle. Wir möchten den Regierungsrat beauftragen, eine Vereinbarung mit dem Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt (SVSA) und dem Berner Autogewerbeverband auszuarbeiten, um die circa 35 000 Nachkontrollen, die weder ökonomisch noch ökologisch Sinn machen, in einem vereinfachten Verfahren mittels einer Reparaturbestätigung zu erledigen. Die Vorteile dieser Motion liegen auf der Hand: Es ist für alle Beteiligten wie Fahrzeughalter, Garagisten und auch das SVSA eine Entlastung. Bei sehr schwerwiegenden Mängeln soll immer noch eine Nachprüfung vom SVSA vorgenommen werden können. Diese Praxis wird bereits heute in diversen Kantonen erfolgreich angewendet. Der Regierungsrat hält in seiner Antwort fest, er befürchte, die Werkstattbetriebe könnten die Arbeit schludrig ausführen. Deshalb müsse zwingend noch eine Aufsichtsperson, sprich, eine Verkehrsexpertin oder ein Verkehrsexperte, die Arbeiten kontrollieren. Das Autogewerbe scheint beim Regierungsrat nicht allzu viel Vertrauen zu geniessen. Wir teilen diese Bedenken nicht und sind der Überzeugung, dass es zu keinen Interessenkollisionen kommen würde. Eine Befürchtung teilen wir allerdings, dort bedürfte es sicher einer Regelung: Es ist so, dass ein Werkstattbetrieb, der Besitzer eines Fahrzeugs ist, für dieses nicht selber eine Reparaturbestätigung ausstellen darf.

In der Antwort des Regierungsrats kann man sehr viele Gründe lesen, warum und weshalb dies nicht möglich sein soll. Ich verzichte hier darauf, diese alle zu wiederholen. Aber ich werde das Gefühl nicht ganz los, es fehle ein wenig am Willen, in diesem Bereich eine Effizienzsteigerung zu erzielen, weil man sich selber – das heisst das SVSA – als höchst effizient bezeichnet und für keine Vereinfachungen offen ist. Mit Ausflüchten wie beispielsweise «IT-Lösungsproblemen» will man dem Vorstoss keine Chance geben. Wir als Motionäre verstehen die Antwort des Regierungsrats bereits als ausformulierten Prüfauftrag und verzichten deshalb darauf, die Motion in ein Postulat zu wandeln, und halten an der Motion fest. Ich würde Ihnen danken, wenn Sie uns unterstützten.

Le président. Bevor ich zu den Fraktionssprechern komme, habe ich einen Geburtstag bekannt zu geben. Heute feiert Carlo Schlatter seinen Geburtstag. Ich wünsche ihm alles Gute und gute Gesundheit, die er ja manchmal auch selber in der Hand hat. (*Applaus*)

Wir kommen zu den Fraktionssprechern. Für die BDP-Fraktion spricht Grossrat Leuenberger.

Samuel Leuenberger, Trubschachen (PBD). Die BDP hat grundsätzlich Verständnis für die Forderung, die gewisse Aufgaben der staatlichen Seite wegnehmen und den Privaten übergeben möchte. Hingegen haben wir auch Vorbehalte. Ich nehme vorweg, dass wir den Vorstoss als Motion ablehnen werden. Es gibt verschiedene Teilbereiche staatlicher Kontrolle, die wir an Private delegieren können und die durchaus funktionieren. Ich erinnere an die Führungskontrolle, die

zeitweise den Kaminfeuern übergeben wird; ich erinnere aber auch an die Sicherheitskontrollen nach Niederspannungs-Installationsverordnung (NIV); ich erinnere auch an die Fahrzeugkontrollen, die teilweise an den Touring Club der Schweiz (TCS) delegiert werden.

Jetzt kommen wir bereits zum Vorstoss. Aber bei all den staatlichen Kontrollpflichten, die im Sinne der Sicherheit und der Betriebssicherheit stattfinden, können wir eine Gemeinsamkeit beobachten. Derjenige, der repariert und installiert, kontrolliert sich nicht selber. Das ist das grosse Manko dieses Vorstosses. Der Vorstoss führt dazu, dass jemand, der repariert oder installiert, sich gleichzeitig auch gerade selber darin kontrollieren könnte, ob er die entsprechenden Arbeiten richtig ausgeführt hat. Das ist aus Sicht der BDP höchst problematisch. Aus Sicht der Sicherheit des Strassenverkehrs ist das ebenfalls höchst problematisch. Die Betriebssicherheit der Fahrzeuge ist ein sehr wichtiger Grundsatz in unserem Strassenverkehr. Wir stellen immer wieder fest, dass Transitfahrzeuge im Bereich des Gotthard nicht der Betriebssicherheit entsprechen, wie wir sie in der Schweiz verlangen. Das kann zu grossen Problemen führen. Wir möchten diesbezüglich keine Einschränkungen machen. Wir gehen auch davon aus, dass der grösste Teil der Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter vor der Motorfahrzeugkontrolle ihr Fahrzeug bei einem Garagisten ihres Vertrauens vorbeibringen mit dem Auftrag, das Fahrzeug prüfungstauglich zu machen. Wenn das Fahrzeug anschliessend nicht durch die Prüfung kommt, dann hat dieser «Garagist des Vertrauens» wahrscheinlich seinen Auftrag nicht ganz erfüllt. Es ist aus Sicht der BDP nicht sinnvoll, diesem Garagisten dann auch die Kompetenz zuzusprechen, im Nachhinein eine Reparaturbescheinigung auszustellen, die belegt, dass er im Nachhinein den Auftrag noch richtig erfüllt hat. Wir gehen davon aus, dass das schlussendlich zu mangelnder Sicherheit und Betriebssicherheit von Fahrzeugen führen kann. Ausgehend vom Grundsatz, dass wer repariert und installiert nicht selber kontrolliert, müssen wir diesen Vorstoss ablehnen und bitten Sie, dies auch zu tun.

Andreas Hegg, Lyss (PLR). Auf den ersten Blick ist die Forderung der Motion verlockend. Betrachtet und analysiert man aber das Ganze, überwiegen aus unserer Sicht die Argumente für eine Ablehnung. Weshalb? – Es geht grundsätzlich um die Sicherheit von Fahrzeugen. Aktuell haben wir drei Player im Ganzen: Wir haben den Kunden, die Werkstatt und das Prüfzentrum. Wenn ein Garagist gleichzeitig Nachprüfungen an Fahrzeugen durchführen kann, beinhaltet das aus unserer Sicht gewisse Gefahren. Der Kunde ist relativ nahe beim Garagisten. Diese Nähe hat ein Vertrauen zur Folge, aber gleichzeitig hat der Kunde natürlich die Erwartung, dass sein Fahrzeug eine Nachprüfung besteht, und das auch noch möglichst günstig.

Ich will die Branche nicht schlechtmachen; es gibt sehr viele gute Betriebe, aber es gibt auch unseriöse Betriebe. Man kann etwas flicken und flicken. Man kann eine «Bauernblende» montieren, oder man kann etwas so flicken, dass es für eine gewisse Zeit hält, aber die längerfristige Sicherheit nicht gewährleistet ist. Hinzu kommt, dass wir bei Annahme der Motion das System wechseln würden. Wir müssten die Betriebe auch kontrollieren, und der Kanton müsste die Funktionsweise überprüfen. Zusammenfassend ist die Antwort des Regierungsrats aus Sicht der FDP sehr gut begründet. Das aktuelle System hat sich bewährt und ist gut eingespielt. Aus unserer Sicht muss man reparierende und kontrollierende Player klar trennen, damit die Unabhängigkeit gewahrt bleibt. Aus dieser Sicht überwiegen die Argumente für eine Ablehnung. Die FDP wird die Motion ablehnen.

Katharina Baumann-Berger, Münsingen (UDF). Die zwei Vorredner haben es bereits klar und deutlich gesagt: Auf den ersten Blick haben wir alle Sympathie für eine Vereinfachung der Motorfahrzeugkontrolle. Wer hat nicht schon die Erfahrung gemacht, dass ein Prüftermin ausserordentlich mühsam sein kann, wenn man nur eine beanstandete Kleinigkeit noch in Ordnung bringen muss und dadurch ein weiterer Kontrolltermin nötig wird? – Auf den zweiten Blick zweifelt aber auch die EDU an der Umsetzung einer solchen Handhabung. Die Frage lautet, wer wofür zuständig ist. Wer kontrolliert wen? – Wir möchten nicht den Raum bieten für ein gewisses rechtsfreies Eldorado. Hingegen schätzen wir sehr, dass wirklich kleine Mängel durch eine Behebungsbestätigung erledigt werden können und in den Prüfzentren mit einem objektiven Augenmass behandelt wird. Die EDU kann die Motion in dieser Form nicht unterstützen.

Christoph Grimm, Berthoud (pvl). Das Anliegen der Motion tönt sehr verlockend und könnte eventuell sogar sinnvoll sein. Verlockend deshalb, weil man Kosten und Zeit sparen will, und sinnvoll, weil man keine oder weniger Nachkontrollen machen müsste. Aber die glp ist der Meinung, da sei ein «Bubentrickli» im Gang, das man aufzugleisen versucht. Wer repariert, prüft nicht; wer

prüft, repariert nicht. Das ist ganz klar und wurde bereits gesagt. Nach diesem Prinzip möchten wir weiterfahren. Alles andere wurde bereits gesagt. Wenn ich meine Karre prüfen muss, bringe ich sie zuerst zu einem Fachmann. Dieser macht das Fahrzeug prüfungsreif. Danach kann ich innerhalb von zehn Tagen mit einer Unterschrift bestätigen, dass der Mangel behoben wurde. Das kann man bereits heute, und man muss gar nichts mehr ändern. Wer aber seine Karre einfach hinstellt und zusieht, was beanstandet wird, soll auch noch einmal antraben müssen. Die glp ist der Meinung, es brauche diesen Vorstoss nicht und lehnt die Motion einstimmig ab.

Daniel Klauser, Berne (Les Verts). Es wurde bereits vieles gesagt. Ich kann mich den Voten meiner Vorredner anschliessen. Der Grundkonflikt, dass derjenige, der repariert, nicht kontrollieren soll, lässt sich nicht aus dem Weg räumen. Ich denke, das müssten auch die Motionäre eingestehen. Es geht in dieser Sache nicht einfach um eine simple Prüfung, sondern es geht auch um die Verkehrssicherheit. In diesem Sinn ist für die Grünen klar, dass wir diesen Vorstoss ablehnen.

Markus Wenger, Spiez (PEV). Auch die EVP wird die Motion ablehnen. Wir haben jedoch grosse Sympathien dafür, dass man in diesem Bereich neue Ideen einfliessen lassen könnte. Wir begrüssen, dass man Kleinstreparaturen mit einer Unterschrift bestätigen kann. Ich könnte mir aber auch vorstellen, dass man kleinere Sachen, die nicht sehr sicherheitsrelevant sind, durch eine Bestätigung des Garagisten auslagern könnte. Aber es kann nicht grundsätzlich so sein, dass man eine Nachkontrolle nur noch über eine Bestätigung erledigen kann. Deshalb werden wir die Motion ablehnen.

Le président. Für die SP-JUSO-PSA-Fraktion spricht Grossrätin Roulet.

Sandra Roulet Romy, Malleray (PS). Je m'exprime au nom du groupe PS-JS-PSA, et je vous fais part de sa position. Elle rejette cette motion pour les raisons suivantes: le premier argument principal est aussi celui d'éviter les conflits d'intérêt. Beaucoup de choses ont déjà été dites à ce sujet, je ne vais pas répéter tout ce qui a été dit. Mais pour nous, il s'agit de souligner l'importance de séparer ces rôles-clés, celui de l'expert qui est vérificateur et contrôleur, dans le respect des exigences techniques requises. Il est nécessaire de séparer ces deux fonctions pour pouvoir opérer ces devoirs respectifs en toute neutralité et sans intérêt. Le système actuel, avec le contrôle effectué par des experts, est approprié et a fait ses preuves. Il garantit la sécurité, la qualité et le respect des conditions-cadre des ordonnances. Concernant les certifications de réparation, nous considérons également que la procédure actuellement appliquée, ainsi que les méthodes de travail des centres d'expertise et d'examen en matière informatique sont efficaces. Nous craignons que le transfert des tâches envisagé par la motion n'engendre des coûts supplémentaires et une baisse de qualité en matière de politique des transports, de sécurité et de l'environnement. De ce fait, nous soutenons donc le Conseil-exécutif dans sa réponse et rejetons la motion.

Andrea Gschwend-Pieren, Lyssach/Oberburg (UDC). Motorfahrzeugkontrollen sind sicher ein wichtiges Instrument zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf unseren Strassen. Allerdings gilt es aufzupassen, dass die Motorfahrzeugkontrollen nicht am Ziel vorbeischiessen und zu einer Schikane für Motorfahrzeughalter verkommen, die nichts mehr mit Sicherheit zu tun hat. Wer sich die Mühe genommen hat, die unmöglich lange, fünfseitige Antwort des Regierungsrats zu lesen, konnte feststellen, dass in dieser Antwort sehr viele, zwar interessante, aber eher allgemein gehaltene Informationen zur Motorfahrzeugprüfung beschrieben werden. Ich musste ziemlich lange lesen und suchen, bis ich auf Textpassagen stiess, die man einigermaßen als Argumente gegen das Anliegen der Motionäre gelten lassen könnte. Vielleicht zeigt dies gerade auf, dass die Idee der Motionäre keine schlechte ist. So würde es zum Beispiel der Umwelt sehr zugutekommen, wenn nicht Zehntausende von Fahrzeugen jährlich noch einmal nach Bern, Orpund oder Bützberg zu einer Nachkontrolle fahren müssten. Natürlich – und diesbezüglich bin ich mit dem Regierungsrat einig – lässt man nach Erhalt eines Prüfaufgebots sein Auto bei seinem Garagisten prüfbereit instand setzen. Aber auch dann kann es vorkommen, dass das Fahrzeug aus irgendeinem Grund die Prüfung nicht besteht. Es wäre doch extrem umweltschonend und sparte massiv Ressourcen und Finanzen ein, wenn man die Nachkontrolle mittels eines Reparaturbestätigungsverfahrens erledigen könnte.

In Punkt 4 seiner Antwort, zweifelt der Regierungsrat ein wenig ketzerisch die Qualität und Konformität von Reparaturen an. Die Motionäre verlangen aber im Motionstext, dass Reparaturbestätigungen von qualifizierten Betrieben des Autogewerbes ausgestellt werden. Das sind qualifizierte Betriebe mit fachmännisch ausgebildeten Leuten, die sich tagtäglich mit der Sicherheit und Fahrtauglichkeit von Motorfahrzeugen auseinandersetzen. Wir möchten, dass unsere Autos immer sicher sind, und nicht nur, wenn eine Prüfung ansteht. Die Zahlen, die man im Fazit der Antwort lesen kann, sind in meinen Augen nicht ganz schlüssig. Nach so viel «Um-sich-Werfen» mit Worten und Zahlen beschleicht einen der Verdacht, der Regierungsrat lehne die Forderung der Motionäre einfach nur deshalb ab, weil dadurch das SVSA weniger Einnahmen hätte und der Kanton dies gar nicht will. Unter der Voraussetzung der Gewährung der Sicherheit und mit Blick auf das Sparpotenzial, die Kapazitätseinsparung und den Umweltschutz unterstützt die Fraktion der SVP diesen Vorstoss grossmehrheitlich.

Le président. Wir kommen zu den Einzelsprechern. Das Wort hat Grossrat Benoit.

Roland Benoit, Corgémont (UDC). Tout d'abord, j'aimerais vous dire que je ne suis pas d'accord avec mon groupe et ici, je vais plutôt parler en mon nom personnel. J'ai un tout autre avis, et je me permets de vous le donner, puisque j'ai passé pratiquement vingt ans au service des voitures, c'est-à-dire à l'Office de la circulation routière. C'est clair qu'il faut essayer de faire des propositions qui vont dans le sens d'éviter toute procédure administrative supplémentaire. Ici, dans cette question-là, on charge le bateau et on augmente les procédures administratives. Je sais que mon parti lutte contre les procédures administratives, mais ici ce n'est pas le cas. Je vous cite un exemple, je ne vais pas revenir sur tout ce qui a été dit. L'Office de la circulation routière du canton de Berne expertise 230 000 véhicules par année. Sur ces 230 000 expertises, il y a un gros 30 pourcent de véhicules qui sont contestés après cette expertise. Sur ces 30 pourcent, plus de 15 pourcent, c'est-à-dire plus que la moitié, l'expert peut décider avec le détenteur ou le garagiste, «vous me signez comme quoi vous engagez à faire les réparations, et nous vous faisons le timbre dans le permis de circulation, ainsi, l'expertise est terminée». Il n'y a pas de frais supplémentaires. Automatiquement, l'expertise est mutée dans le système de l'ordinateur central.

Avec la proposition de notre ancien collègue Fuchs, alors on ouvre un créneau. Il y a en gros 30 000 véhicules qui doivent être représentés aux contrôles subséquents. Actuellement, ils ont la possibilité de revenir sans rendez-vous entre 11 heures et 11 heures 45. Donc, c'est vraiment très facile à faire, cela coûte 30 francs, et là, l'expert contrôle uniquement les points qui ont été contestés. Lorsque c'est terminé, il met le timbre sur le permis de circulation. Dans votre procédure, si le garagiste est mandaté pour faire ce travail, il doit envoyer à l'Office de la circulation routière une attestation de conformité, il doit joindre le permis de circulation, puisque celui-ci doit suivre le véhicule, ensuite, l'office doit muter la date et renvoyer le tout au propriétaire du véhicule, donc, c'est beaucoup plus compliqué. Nous avons la possibilité déjà aussi de faire ce genre d'expertise auprès du TCS pour les gens qui sont membres, donc je vous invite, chers collègues, à refuser cette motion et de suivre l'avis du Conseil d'Etat.

Thomas Knutti, Weissenburg (UDC). Ich habe selbstverständlich grosse Sympathie für den Vorstoss. Ich denke nicht, dass es etwas wahnsinnig Schlimmes wäre, wie dies manche Redner am Rednerpult gesagt haben. Gerade für den ländlichen Raum wäre dieser Vorstoss wichtig. Denken Sie einmal an Regionen wie jene, aus der ich komme, an Garagisten aus Lenk, Lauenen oder Gsteig. Ich konnte zufälligerweise am Montagabend mit verschiedenen Garagisten sprechen und fragte sie nach ihrer Meinung betreffend die Forderung dieses Vorstosses. Sie sprachen von einer grossen Entlastung, wenn sie in ihren Werkstätten kleine Reparaturen durchführen und zuhause des SVSA bestätigen könnten, dass die Reparatur stattgefunden habe. Ich frage mich, was daran schlimm sein soll. Es wäre nichts als natürlich und auch noch ökologisch. Es wäre sehr ökologisch, müsste man diese Fahrzeuge nicht über eine Strecke von 50 Kilometern nach Thun schicken, um eine Nachkontrolle durchzuführen. Das ergibt absolut keinen Sinn.

Wir müssen jedes Jahr unsere Lastwagen prüfen lassen. Und die Lastwagen sind heutzutage in einem so guten Zustand, dass innerhalb eines Jahres praktisch nichts kaputtgeht. Die Lastwagen können Sie nur ein wenig putzen und vorzeigen. Aber es muss nur ein kleiner Fehler vorliegen, und schon benötigen Sie einen zweiten Termin. Wie hilfreich wäre es für die Branche, wenn man eine Bestätigung der Behebung eines Mangels an das SVSA schicken könnte, und die Sache wäre erledigt? Es wäre absolute Sicherheit gewährleistet. Eine Motion geht wahrscheinlich ein bisschen

zu weit. Aber weshalb kann man das Anliegen der Motion nicht einmal prüfen? – Im Kanton Bern mit grossen ländlichen Räumen wäre es doch zielführend, man könnte eine Regelung finden, um Kleinigkeiten direkt beim Garagisten nachprüfen zu lassen.

Le président. Der Polizeidirektor hat das Wort.

Philippe Müller, directeur de le police et des affaires militaires. Die Regierung lehnt die Motion ab. Die Gründe sind die Folgenden: Thomas Knutti, es ist bereits heute möglich, kleine, nicht sicherheitsrelevante Mängel unkompliziert durch Garagisten erledigen zu lassen. In diesen Fällen muss man das Fahrzeug nicht vorzeigen. Die Unterschrift des Garagisten reicht aus. Das ist unkompliziert und kundenfreundlich. Anders verhält es sich allerdings bei sicherheitsrelevanten Mängeln und Reparaturen. Wenn sich der Bremssattel gelöst hat, das Bremsen nicht mehr möglich ist, dann muss man ein Fahrzeug aus dem Verkehr ziehen, und die Reparatur muss kontrolliert werden. Gibt es Risse im Bremsschlauch, die ebenfalls das Bremsen verunmöglichen, sollte der Bremsschlauch platzen, dann muss man das kontrollieren lassen. Oder wenn Sie eine Lenkung haben, die viel Spielraum infolge defekter Manschetten hat, dann ist das sicherheitsrelevant und muss ebenfalls kontrolliert werden. In diesen Fällen ist die Reparaturarbeit von der Kontrolle der Reparatur zu trennen. Bei der Nachkontrolle geht es darum, die Qualität der ausgeführten Arbeiten zu prüfen. Wenn dieselbe Stelle oder dieselbe Person die Qualität der eigenen Reparaturarbeit prüft, dann ist sie befangen. Es gibt Interessenkonflikte. Deshalb gibt es den Grundsatz, dass wer repariert nicht prüft, und wer prüft nicht repariert.

Würden wir die Kontrolle auslagern, müssten wir ein umfassendes Zertifizierungs- und Aufsichtssystem einrichten, um die Werkstätten zu prüfen. Die Kosten für die Kunden würden steigen. Es gäbe auch Medienbrüche, weil die Werkstätten zum Teil nicht über kompatible Informations- und Kommunikationstechnologie-Systeme (ICT-Systeme) verfügen. Das würde zu unnötigen manuellen Arbeiten führen, es wäre ineffizient und widerspräche auch der E-Government-Strategie des SVSA. Schliesslich wird in der Motion das SVSA beauftragt, mit dem Autogewerbeverband (AGVS) ein entsprechendes Angebot auszuarbeiten. Gemäss vorliegenden Informationen ist aber der AGVS nicht auf das Angebot erpicht und hat auch kein entsprechendes Zertifizierungsverfahren. Ich bitte Sie deshalb im Namen der Regierung, die Motion abzulehnen.

Le président. Der Motionär hat das Wort.

Stefan Hofer, Berne (UDC). Besten Dank für die Diskussion. Wer repariert, kontrolliert nicht. Dieses Argument lasse ich so nicht gelten, weil zuerst vom SVSA kontrolliert wird. Dieses erteilt quasi den Auftrag, dass die Fahrzeuge geflickt werden, und die Werkstätten bestätigen die Reparatur. Aber ich danke für die dem Anliegen entgegengebrachten Sympathien, auch wenn jetzt viele von Ihnen den roten Knopf drücken werden.

Le président. Wir kommen zur Abstimmung über diese Motion. Wer die Motion annimmt, stimmt Ja, wer diese ablehnt, stimmt Nein

Vote

Décision du Grand Conseil:

Rejet

Oui 33

Non 105

Abstentions 6

Le président. Sie haben die Motion abgelehnt mit 105 Nein- gegen 33 Ja- bei 6 Enthaltungen.

Es ist Mittwochmittag, 11.42 Uhr. Unser Programm ist bis morgen Mittag vorgesehen, und wir haben einen schönen Vorsprung erarbeitet. Wenn wir heute Abend fertig werden wollen, braucht es Disziplin Ihrerseits. Wenn Sie das Gefühl haben, Sie müssten alles noch in aller Breite diskutieren, so wird morgen noch eine Vormittagssitzung dieser Session stattfinden. Wenn Sie sich auf das Wesentliche konzentrieren, wobei es Ihnen überlassen ist, was wesentlich ist, werden wir heute

Abend fertig werden. Wir haben noch eine Motion der POM und anschliessend die Geschäfte der JGK zu beraten. Wir fahren pünktlich um 13.30 Uhr weiter. Ich wünsche Ihnen einen guten Appetit.

Les délibérations sont interrompues à ce stade.

La séance est levée à 11 heures 45.

Le rédacteur:

André Zurbuchen (d)

La rédactrice:

Sara Ferraro (f)