

**Der Grosse Rat Le Grand Conseil
des Kantons Bern du canton de Berne**

Donnerstag (Nachmittag), 8. September 2022 / Jeudi après-midi, 8 septembre 2022

Bau- und Verkehrsdirektion / Direction des travaux publics et des transports

32 2022.RRGR.49 Motion 036-2022 Feuz (Bern, SVP)

Neue, ökologisch sinnvolle Südumfahrung zur Entlastung der stark frequentierten Hauptstrasse Freudenbergerplatz-Ostring-Burgernziel-Thunstrasse-Kirchenfeldstrasse-Monbijoubücke-Eigerplatz

32 2022.RRGR.49 Motion 036-2022 Feuz (Berne, UDC)

Nouveau contournement judicieux et écologique par le sud pour décharger la très fréquentée route principale Freudenbergerplatz-Ostring-Burgernziel-Thunstrasse-Kirchenfeldstrasse-Monbijoubücke-Eigerplatz

Präsident. Wir kommen zum Traktandum 32. Es handelt sich um eine Motion, der Regierungsrat hat die Ablehnung empfohlen. Wir führen eine freie Debatte. Das Geschäft wird von Grossrat Fuchs übernommen, denn auch das ist ein Geschäft von Alt-Grossrat Feuz. Der Motionär hat in ein Postulat gewandelt. Grossrat Fuchs hat das Wort.

Thomas Fuchs, Bern (SVP), für den Motionär. Ich habe das Geschäft übernommen. Ich weiss nicht, ob das gefährlich ist, denn eben, Grossrat Feuz ist nicht mehr da, Grossrat Schori als Mitunterzeichner ist nicht mehr da, und jetzt ist es bei mir. (*Heiterkeit / Hilarité*)

Es geht um ein Geschäft, bei dem es eigentlich Sinn machen würde, wenn man eine weitere Prüfung machen würde. Wir wollen vor allem, dass der Regierungsrat schaut, dass die Betroffenen dieser Region hier wirklich aktiv in einem Partizipationsprozess mitmachen können. Wir wissen, dass das Bundesamt für Strassen (ASTRA) viel plant, und doch – oder gerade deshalb – finden wir ist es richtig, dass man diesen Punkt sogleich noch aufnimmt. Nicht, dass später Vorwürfe kommen, man habe das nicht gemacht oder es gehe wieder wertvolle Zeit verloren. Deshalb haben wir gesagt, wir wandeln es in ein Postulat um, und bitten Sie, dem zuzustimmen, damit man die Bevölkerung wirklich aktiver miteinbezieht. Denn es ist ein Punkt, der sehr umstritten ist. Diejenigen, die nicht aus der Stadt Bern kommen, wissen es selbst: In der Stadt Bern ist das Auto nach wie vor der Feind Nummer 1; und der Feind Nummer 2 ist die SVP. Deshalb ist das auch ein Vorstoss, der hier im Grossen Rat eine Chance haben sollte.

Präsident. Ich nehme an, es hat Fraktionen, die etwas sagen wollen. – Das ist nicht der Fall. Einzelsprecher? (*Die Anmeldungen der Fraktionen gehen verzögert ein. / La transmission des demandes des groupes parlementaires est retardée.*) – Doch, jetzt kommen sie.

Reto Zbinden, Mittelhäusern (SVP), Fraktionssprecher. Die Verkehrsproblematik Bern-Ost – also Ostring-Eigerplatz-Wabern-Köniz in Richtung Ostring – ist seit mehreren Jahrzehnten ein Dauerbrenner. Jedenfalls, zumindest seit ich mich daran erinnere, hat man immer darüber diskutiert und debattiert. Mit einigen Massnahmen konnte man es in den letzten Jahren etwas verbessern. Trotzdem ist Stau zu den Stosszeiten weiterhin an der Tagesordnung und der volkswirtschaftliche Schaden, der dadurch verursacht wird, ist ein Hauptthema bei jedem Strassenbauprojekt. Ich gehe deshalb jetzt nicht noch einmal genauer darauf ein.

Es ist aber so, dass auch in diesem Perimeter an jedem Arbeitstag viel Geld verloren geht, weil die Fahrzeuge der Handwerker und der arbeitenden Bevölkerung auf dem Arbeitsweg blockiert sind. Neben dem Geld braucht es natürlich auch immer viele Nerven, wenn man tagtäglich im Stau steht und in der Ausübung seiner Arbeit behindert ist. Es handelt sich nicht nur um ein Agglo-Problem, sondern auch um ein Problem des nationalen Verkehrs. Da geht auch viel Transitverkehr durch und

deshalb muss man es irgendwie auch im Rahmen des Nationalstrassennetzes lösen. Damit der wirtschaftsrelevante Verkehr nicht im Stau stecken bleibt, und zur Erschliessung von Köniz, ist eine Südumfahrung z. B. mit dem Bau einer zweispurigen Hochleistungsstrasse zumindest zu prüfen. Die Südumfahrung würde erhebliche Erleichterungen bezüglich Verkehrsfluss bringen und das städtische Netz deutlich entlasten. Diese Stadt hätte dann die Autos nicht mehr so nahe. Das wäre sicher auch ein Vorteil.

Im Rahmen des Projekts Bypass Bern-Ost – Thomas Brönnimann hat es im vorherigen Traktandum schon erwähnt – könnte diese Überprüfung stattfinden. Klar ist mir auch, dass diese Südumfahrung, wie auch das Projekt Bypass Bern-Ost, ein Generationenprojekt ist. Beim Bypass Bern-Ost geht man im Moment von einer Eröffnung im Jahr 2045 aus. Dementsprechend hoch sind auch die noch zu bezwingenden Hürden und Hindernisse, und leider ist es auch sehr wahrscheinlich, dass es Einsparungen geben wird, wie das bei allen Bauprojekten in der letzten Zeit der Fall ist. Diese werden dann meistens auch noch weitergezogen. Wir sind nicht blauäugig und wissen, dass das nicht schnell umgesetzt werden kann. Aber man kann auch nicht einfach zusehen, wie dort tagtäglich Handwerker im Stau stehen. Die Situation in diesem Perimeter muss unbedingt verbessert werden. Ergänzend möchte ich hier auch noch sogleich betonen, dass sich die SVP-Fraktion klar hinter das Projekt Bypass Bern-Ost stellt und darum auch dem vorherigen Traktandum nicht zustimmen konnte. Die SVP unterstützt, dass dieser Vorstoss in ein Postulat gewandelt wurde. Ein Prüfauftrag ist hier das richtige Mittel. Eine Motion hätten wir auch nicht unterstützen können. Das liegt viel zu weit in der Zukunft, um hier schon sogleich einen verbindlichen Auftrag geben zu können. Darum unterstützen wir die Wandlung.

Wenn dann das Postulat schlussendlich nur dafür sorgt, dass die Zufahrt und die Anbindung aus Wabern, Liebefeld und Bern-Ost an die A6 eben im Rahmen von diesem Projekt Bypass Bern-Ost verbessert werden kann, hätten wir immerhin schon etwas erreicht. Deshalb danke ich allen für die Unterstützung dieses Postulats und auch für die Aufmerksamkeit so kurz nach dem Mittag.

Sandra Hess, Nidau (FDP), Fraktionssprecherin. Die Verkehrserschliessung des Kantons Bern genügt den heutigen Anforderungen an vielen Orten nicht mehr. Vor allem im Bereich des motorisierten Individualverkehrs hat unser Kanton in den letzten Jahren an Standortattraktivität verloren, und die ÖV-Netze sind zu Stosszeiten völlig überlastet. Die Mobilitätsbedürfnisse der Leute nehmen laufend zu – das zeigen alle Analysen –, trotz der alternden Gesellschaft und der neuen Arbeitsformen; oder vielleicht ja auch genau deswegen. Insbesondere die Strecke Muri-Wankdorf-Neufeld-Forsthaus ist immer wieder überlastet. Aber die Annahme, dass der Transitverkehr zu diesem Missstand führt, beruht auf einem Irrtum. Im Gegenteil, es ist so, dass nur gerade 30 Prozent des Verkehrs Transitverkehr ist, mindestens beim Querschnitt Wankdorf. Das heisst, die Überlastung ist ein Agglomerationsproblem, und das müssen wir lösen. Eine Südumfahrung würde sicher Erleichterungen bringen und das städtische Netz entlasten. Allerdings sehen wir das eher als eine Ortsumfahrung und weniger als eine Autobahn.

Aber wir haben Sympathien für den Vorstoss und wir unterstützen das Postulat. Wir sind froh, ist es keine Motion, dann hätten wir nicht helfen können. Aber ein Postulat ermöglicht es, sicher noch einmal darüber nachzudenken, ob man die bereits beschlossenen Massnahmen noch verbessern kann. Aber – und das ist uns eben auch wichtig – es gefährdet nicht die bereits beschlossenen Projekte zur Verkehrsentslastung in der Region Bern. Die sind wichtig und müssen umgesetzt werden.

Jan Remund, Mittelhäusern (Grüne), Fraktionssprecher. Die Forderungen dieser Motion sind absolut falsch. Die Wortwahl ist geradezu putinesk, die Tatsachen werden um 180 Grad verdreht. Die Umfahrung ökologisch sinnvoll zu nennen, ist absolut grotesk.

Die Südumfahrung würde einige Milliarden kosten, den Erholungsraum im Süden von Bern zerstören, und sie würde kaum benutzt werden. Die Verkehrszahlen auf fast allen Strassen in der Stadt sind rückläufig, in der Agglomeration sind sie konstant. Ein grosser Teil des Verkehrs ist Ziel- und Querverkehr, wie das auch Sandra Hess gesagt hat. Gemäss der letzten Modellierung, die ich kenne, gibt es auch keinen Bedarf. Der Verkehrsbedarf von Fribourg nach Thun ist sehr klein, die neue Verbindung wird halbleer sein. Zudem hat es schlicht keinen Platz, nicht einmal mehr für die An-

schlüsse im Raum Bern-Köniz. Auch wenn der Rest unterirdisch verlaufen würde. Die Überquerung der Aare im Schutzgebiet vom Belpwald wäre ein immenser Eingriff in die Natur und Landschaft. Die riesigen Folgen für Kulturlandverlust, Biodiversität und Klimaschutz möchte ich mir gar nicht vorstellen.

Deshalb wurde die Südwestumfahrung schon in den Sechzigerjahren verworfen, zum Glück für Köniz und Bern. Die Strasse hätte man in weiten Teilen des Südwestens zubetoniert, so unter anderem auch das Gurtentälchen. Auch geistig scheinen mir die Mitmotionäre in den Fünfzigerjahren stehen geblieben zu sein. Ich bitte hier um ein klares Nein für dieses aus der Zeit gefallene Wahnsinnsvorhaben. Auch bei einem Postulat. Die Forderung ist nun wirklich aus dem Tierbuch. Machen Sie aus der Südwestumfahrung keinen Zombie.

Tanja Bauer, Wabern (SP), Fraktionssprecherin. Vielleicht sind Sie in letzter Zeit einmal auf den Gurten gegangen und es ist Ihnen eventuell aufgefallen, dass zwischen der Tramstation Sandrain und dem S-Bahnhof zwei wirklich grosse Grünflächen sind, mitten im Siedlungsgebiet. Leute, die mich besuchen kommen, fragen mich immer wieder: Was ist das? Was sind das für Grünflächen, wieso sind die dort freigehalten? Man glaubt es nicht, aber vor nicht allzu langer Zeit hatte man den guten Plan, dort einen Autobahnzubringer zu machen. Direkt an bester Lage, mit Superaussicht auf die Stadt Bern, vor dem Gurten. Wir sind heute sicher sehr froh, hat man das damals nicht gemacht. Wenn man die zwei grossen Landflächen sieht, die mitten im Siedlungsgebiet reserviert worden sind, dann wird einem auch klar, wie gross dieser Einschnitt in die Landschaft wäre. Übrigens, die eine Fläche brauchen wir für die Erweiterung des Schulhauses Morillon, und da sind wir heute sehr froh, dass dort kein Autobahnzubringer durchgeht.

Unschwer zu erkennen ist: Die Idee ist nicht aus diesem Jahrhundert, dass man eine Südumfahrung machen sollte. Das ist eine Idee aus dem letzten Jahrhundert. Angesichts der Herausforderungen, die wir von der Klimaerwärmung haben – und das wissen wir alle –, müssen wir den Verkehr dekarbonisieren. Es gilt nach wie vor: Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen. Ein riesiges neues Umfahrungsprojekt steht da quer in der wunderschönen Landschaft. Diese wunderschöne Landschaft haben wir im Süden der Stadt Bern. Sie dürfen sie gerne einmal anschauen kommen.

Eine solche neue Strassenverbindung, und das hat die damaligen Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) im 2008 auch gezeigt, würde zwangsläufig in irgendeiner Form den Perimeter des grünen Bands beschädigen. Das grüne Band, vielleicht kennen Sie das, erstreckt sich über das Aaretal, Köniztal, Bannholz, Moos, den Lehnacker über das Wangental in das Bottigenmoos bis an den Wohlensee. Dieser Grünraum soll langfristig nicht besiedelt werden, sondern der Landwirtschaft, dem ökologischen Ausgleich und der Naherholung dienen. Dort möchten wir keine Umfahrungsstrasse hinein bauen.

Wir wissen, wer Strassen sät, wird Verkehr ernten, und das möchte der Motionär lieber nicht in seiner eigenen Stadt. Der Verkehr soll weg aus Bern, damit die ortsansässige Bevölkerung entlastet wird. So steht es jedenfalls in der Begründung. Wohin dieser Verkehr dann ganz genau soll, lässt er offen. Einzig präzisiert er, es soll im Süden der Stadt irgendwo durchgefahren werden, und das ist für die betroffenen Agglo-Gemeinden natürlich nicht schön. Die hätten nachher mehr Verkehr. Das möchten wir selbstverständlich nicht. Auch wir haben nämlich heute schon genügend und möchten nicht mehr Verkehr, sondern wir möchten, dass der Verkehr anders gestaltet wird. Denn eine gute Erschliessung mit ÖV und mit Langsamverkehr ist wichtig. Natürlich auch gezielt ein Strassennetz, das es dort, wo es nicht anders möglich ist, gerade auch für Handwerker zulässt, dass Sie durchfahren können. Die Antwort der Regierung zeigt uns: Das können wir nur, wenn wir ein Gesamtverkehrssystem und nicht einzelne Strassen anschauen. Darum können wir der Antwort der Regierung auch sehr gut folgen. Wir wollen den Verkehr nämlich vermeiden, verlagern, verträglich gestalten. Die SP-JUSO-Fraktion dankt dem Regierungsrat für die umsichtige Antwort und wird aus diesen dargelegten Gründen auch das Postulat verwerfen.

Tabea Bossard-Jenni, Oberburg (EVP), Fraktionssprecherin. Die Motionäre nehmen hier ein Problem auf, das innerhalb der EVP-Fraktion unbestritten ist. Zunehmender Verkehr verursacht

zunehmende Probleme und der Wandel von Verbrennungsmotoren hin zur Elektromobilität wird diese Probleme nur bedingt entschärfen. Die Masse der Blechlawinen, welche die Anwohner belasten, bleibt nämlich gleich oder wächst sogar noch an. Die EVP-Fraktion zieht aber einen anderen Schluss aus dieser Problemerkennntnis: Wir brauchen eine echte Mobilitätswende. Gerade städtische Gebiete mit hohen Verkehrsströmen sind prädestiniert, den ÖV rentabel auszubauen.

Wenn alle, die können, auf das Auto verzichten würden, hätten nämlich auch das Gewerbe und diejenigen, die das Auto wirklich brauchen, freie Fahrt. Die EVP-Fraktion kann sich deshalb nicht hinter das Anliegen stellen, beim ASTRA vorstellig zu werden, um ein Projekt zu planen, das Stand 2008 3,1 Mrd. Franken gekostet hätte. Wir lehnen darum auch den Prüfauftrag ab. Stattdessen plädieren wir dafür, das Geld in einen attraktiven ÖV für alle zu investieren. Einen ÖV, der eine deutlich günstigere Alternative zum motorisierten Individualverkehr werden soll. Das wäre doch einmal etwas.

Ich nehme noch den Running Gag der laufenden Legislatur auf, und zwar beantrage ich, falls das Geschäft überwiesen wird, auch gleichzeitig die Abschreibung. Ich könnte das sonst gerne auch noch begründen, und zwar: Der Prüfauftrag ist bereits erfolgt. Man hat festgestellt, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht in einem guten Rahmen ist. Entsprechend ist die Prüfung erfolgt, der Auftrag könnte abgeschrieben werden.

Präsident. Merci, das war klar und deutlich. Das habe ich auf alle Fälle gehört.

Matthias Matti, Zweisimmen (Die Mitte), Fraktionssprecher. Die Regierung hat sich bei den zuständigen Gremien für die Südumfahrung Bern einzusetzen. Lieber Motionär – vielleicht sitzt er ja vor dem PC und hört zu –, der Regierungsrat hat sich für eine gute Infrastruktur, für den öffentlichen Verkehr, aber selbstverständlich auch für den nicht minder wichtigen Individualverkehr im ganzen Kanton Bern einzusetzen.

Ja, wir haben ein riesiges Verkehrsproblem rund um Bern und stehen vor vielen Herausforderungen. Aus diesem Grund ist es auch wichtig, dass man eine Planung für ein Gesamtverkehrssystem in der Region Bern hat. In diesem Zusammenhang wurde übrigens auch die Variante Südumfahrung als Verbindung der A12 zur A6 geprüft und verworfen.

Klar ist natürlich immer, wenn man mit einer Lupe einen Punkt auf der Landkarte anschaut – und in dem Fall eben das Stück in der Stadt Bern –, findet man dort auch Verbesserungspotenzial. Aber das Strassennetz ist, wie es der Name sagt, ein Netz und nicht eine Strasse, die bei Punkt X beginnt und bei Y aufhört, sondern das braucht eine fundiertes, gesamtheitliches Planen, damit das überhaupt möglich ist.

Wie die Regierung teilen wir von der Mitte die Auffassung, dass solche Motionen nicht aufgelegte Planungen oder auch sogar Projekte gefährden sollen. Deswegen sind wir sehr erleichtert, hat heute Morgen die Vernunft den Motionär noch eingeholt und stimmen wir heute nur über ein Postulat ab. Da es ja nicht verboten ist, gescheiter zu werden, prüfen nie falsch ist, und sich der Regierungsrat Gedanken machen kann, was und wie er überhaupt prüfen will, hat sich eine Mehrheit der Mitte auch für ein Postulat durchringen können.

Thomas Brönnimann, Mittelhäusern (GLP), Fraktionssprecher. Alex Feuz hat in seiner kurzen, aber höchst intensiven Zeit im Grossen Rat mit den Vorstössen ein richtiges Feuerwerk gezündet. Er hat ja gute Vorstösse gebracht – wir hatten gerade vorhin einen –, manchmal sogar sehr gute – es kommt nachher noch einer –, und manchmal war es einfach auch Unsinn. Wenn er gut war, habe ich ihn immer unterstützt.

Aber hier versuchte ich ihm noch die Könizer Sicht zu erklären, so ähnlich, wie das Tanja gemacht hat. Denn mehr geht einfach nicht, wir haben die Landflächen gar nicht mehr. Klar könnte man das theoretisch enteignen. Aber das ist Strassenbereich, nicht Eisenbahnbereich. Praktisch kann man das nicht mehr, das ist durch. Sie haben es in der Antwort des Regierungsrates gelesen, das hat in der Planung wirklich keine Priorität. Wir können erleichtert sein, wenn wir in der Region Bern in der Priorisierung beim Bund den Bypass Bern-Ost und die über 3 Mrd. Franken, die das kosten würde,

durchbringen. Dann gäbe es noch technische Probleme mit der Aare-Überquerung und so. Da müssen wir einfach ehrlich sein, das können wir vergessen.

Jan Remund hat es Ihnen mit der Studie erklärt, ich möchte es Ihnen vielleicht praktischer erklären: Ich wohne ja in Mittelhäusern, fahre ab und zu nach Thun und wäre dann genau jemand, der solch eine Südumfahrung brauchen könnte. Dann wäre ich vielleicht ein bisschen schneller in Thun. Ich brauche das nicht, ich fahre einfach immer in Niederwangen auf die Autobahn, fahre eigentlich die Spanne, die den Charakter von einer Stadtumfahrung hat. Das einzige Problem ist: Meistens stehe ich auf dem Viadukt im Stau.

Damit sind wir wieder beim Thema, das wir vorher hatten. Im Wankdorf bricht es zusammen, in die andere Richtung bricht es im Freudenbergplatz zusammen. Deshalb wäre es auch gut gewesen, man hätte dort etwas gemacht. Das hätte man nämlich eigentlich im Zusammenhang mit der Überdeckung dreispurig ausbauen können. Aber das hier hat einfach kein Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Vorhin hat jetzt gerade mein Vorredner gesagt: Seien wir einfach wieder nett und prüfen das. Wie ich es heute Morgen meinen chers amis du Jura bernois gesagt habe, sage ich es meinen lieben Freunden von Die Mitte: Nein, geben Sie der Verkehrsdirektion jetzt keinen Prüfungsauftrag. Das ist wirklich unnötig. Das gibt nur Bürokratie. Da kommt nichts heraus. Reto Zbinden hat es selber gesagt, es ist auch auf der Planungsschiene viel zu weit in der Zukunft. Tabea hat es verstanden: Ein Postulat, dann können Sie noch das Gesicht wahren. Aber nachher: abschreiben, keine Bürokratie, die Karawane zieht weiter.

Präsident. Ich sehe keine Fraktionssprecher mehr. Gibt es Einzelsprecherinnen oder Einzelsprecher? – Das ist nicht der Fall, damit hat der Baudirektor das Wort.

Christoph Neuhaus, BVD-Direktor. Ein angemessenes Strassensystem ist nicht nur für die Entwicklung hin zu einer nachhaltigen Mobilität von Bedeutung, sondern auch für die Qualität des Wirtschaftsstandorts Kanton Bern und die Siedlungspolitik zentral. Wir haben als Bevölkerung, als Grossrat, als Regierungsrat ein starkes Interesse an einem funktionierenden Gesamtverkehrssystem. Der Regierungsrat hat für die Region Bern im Jahr 2008 in einer umfassenden ZMB Optionen zur Weiterentwicklung analysiert. Dabei hat man auch verschiedene Varianten für die Südumfahrung geprüft, die wir jetzt gerade kurz andiskutiert haben.

Eine Südumfahrung, so wie sie die Motionäre möchten, hatte man damals aufgrund der Kosten-Nutzen-Analyse verworfen. Auf Berndeutsch: viel zu teuer. Wegen der topografischen Lage müsste ein grosser Teil der Strecke unterirdisch verlaufen, und das hätte gemäss den damaligen Schätzungen Kosten im einstelligen Milliardenbereich zur Folge. Die erwünschte Entlastung zwischen Freudenberg und Eigerplatz und die Kapazitätsprobleme im Osten und Norden des Ortsleistungsnetzes könnte man auch mit einer Südumfahrung gemäss dieser Beurteilung kaum beheben.

Wie schon gesagt wurde, ist die Querung von Aare im Raum Rubigen-Belp – ich kenne diese Gegend gut – die grösste Herausforderung. Die Machbarkeit wird als höchst unsicher bewertet. Statt einer Südumfahrung hat man das Ausbaukonzept der Nationalstrasse im Raum Bern definiert, erstens, mit den Projekten Ausbau Wankdorf-Schönbühl; zweitens mit dem Bypass Bern-Ost und drittens mit der Umgestaltung Anschluss Wankdorf. Viele dieser betroffenen Teilprojekte sind planerisch weit fortgeschritten. Wenn man jetzt wieder die Umfahrung Süd aufnehmen würde, würde man die bereits geleistete Arbeit obsolet machen. Man würde den Bund verunsichern und vor allem die gewünschte Entlastung deutlich verzögern. Dies auch, weil eine Südumfahrung nicht im Netzbeschluss des Bunds zu finden ist. Sie können das nachschauen, man sieht es bei den Nationalstrassen nicht. Wir haben es nicht in einer nationalen, nicht in einer kantonalen, auch nicht in einer regionalen Enthaltung drin. Vor diesem Hintergrund hat der Regierungsrat ursprünglich beantragt, die Motion aus den genannten Gründen – weil man die Arbeit schon gemacht hat – abzulehnen.

Ja, jetzt haben wir aber ein Postulat. Wenn wir konsequent sind und schauen, was gemacht ist und was läuft, dann müssten Sie nach den gemachten Abklärungen beim Postulat Ja drücken, es aber dann auch direkt abschreiben. Danke für die Konsequenz.

Präsident. Wir kommen zur Abstimmung. Es wurde in ein Postulat gewandelt, die Abschreibung ist danach auch verlangt. Wer das Postulat annehmen will, stimmt Ja, wer es ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung / Vote

2022.RRGR.49: als Postulat / sous forme de postulat

Annahme / Adoption

Ja / Oui	75
Nein / Non	70
Enthalten / Abstentions	1

Präsident. Sie haben das Postulat angenommen.

Wir bestimmen über die Abschreibung: Wer der Abschreibung zustimmt, stimmt Ja, wer das nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung / Vote

2022.RRGR.49: Abschreibung / classement

Annahme / Adoption

Ja / Oui	93
Nein / Non	53
Enthalten / Abstentions	0

Präsident. Sie haben dieser Abschreibung zugestimmt.