

**Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze sowie zur Änderung der Verordnung Nr. 2236/95 des Rates“**

(KOM(2004) 475 endg. — 2004/0154 (COD))

(2005/C 234/14)

Der Rat beschloss am 9. März 2005, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 156 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu obenerwähnter Vorlage zu ersuchen.

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 21. Februar 2005 an. Berichterstatter war **Herr RANOCCHIARI**.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 415. Plenartagung am 10. März 2005 mit 112 gegen 8 Stimmen bei 6 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme:

## 1. Einleitung

**1.1 Im Jahr 2000 entfiel auf die Europäische Union ein Anteil von 15 % des weltweiten Energieverbrauchs;** damit war die EU der größte Importeur und (nach den USA) der zweitgrößte Verbraucher; die Nachfrage nach Primärenergie stieg von 1990 auf 2000 um 10 %. Im gleichen Zeitraum wurden die politischen und wirtschaftlichen Systeme vieler der zehn neuen Mitgliedstaaten geändert und umstrukturiert, was zu einem Rückgang ihrer Primärenergienachfrage um 17 % geführt hat. Somit wuchs die Primärenergienachfrage der 25 Mitgliedstaaten insgesamt um durchschnittlich nur 6 %.

**1.2** Das Szenario zur Entwicklung der Primärenergienachfrage von 2000 bis 2030 geht indes von einer durchschnittlichen Zunahme im Europa der 25 um 19,3 % aus, wobei die Nachfrage der zehn neuen Mitgliedstaaten am stärksten (um 26 %) wächst, während sie in den bisherigen 15 Mitgliedstaaten um 18,4 % zunimmt.

**1.3** Um die Verbesserung des Systems in den zehn neuen Mitgliedstaaten zu belegen, braucht man nur die Entwicklung der Energieintensität <sup>(1)</sup> zu erwähnen, für die eine jährliche Steigerung um 1,7 % im Zeitraum 2000 — 2030 in den 25 Mitgliedstaaten angenommen wird, also gleich hoch wie im letzten Jahrzehnt (1990 — 2000). Diese Zahl kommt jedoch durch eine Steigerung von 2,6 % jährlich in den zehn neuen Mitgliedstaaten (im vorhergehenden Jahrzehnt 3,5 %) und einen Rückgang in den 15 bisherigen Mitgliedstaaten um 1,7 % jährlich zustande.

**1.4** Und schließlich ist darauf hinzuweisen, dass dieses Szenario auch für die nächsten 25 Jahre von einer Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen ausgeht, die für 2020 mit noch fast 90 % eingeschätzt wird.

**1.5 Der Verkehr,** das Hauptthema dieses Verordnungsvorschlags, macht etwa 32 % des Energieverbrauchs aus und trägt mit mehr als 10 % zum BIP der EU bei; der Güter- und der

Personenverkehr hat sich in den letzten 30 Jahren verdoppelt. Der Verkehrssektor beschäftigt derzeit etwa 10 Mio. Arbeitnehmer. Bis 2020 wird sich das gesamte Verkehrsaufkommen ungefähr verdoppeln; der Güterverkehr im Europa der 15 wird um 70 %, in den 10 neuen Mitgliedstaaten um etwa 100 % zunehmen; in den letzten 30 Jahren lag die Steigerung bei 185 % im Güterverkehr und bei 145 % im Personenverkehr. Diese enorme Zunahme hat auch einige negative Auswirkungen, insbesondere Staus, mit sich gebracht, die das BIP mit etwa 0,5 % im Jahr belasten; bis 2010 wird sich dieser Prozentsatz voraussichtlich verdoppeln und auf etwa 80 Mio. € belaufen. Tagtäglich sind 7 500 Straßenkilometer — also etwa 15 % des transeuropäischen Netzes der 15, und etwa 20 % des Eisenbahnnetzes durch Staus blockiert <sup>(2)</sup>.

**1.6** Die Schaffung eines dem zunehmenden Bedarf der EU angemessenen Verkehrs- (TEN Verkehr) und Energieinfrastrukturnetzes (TEN Energie) gehört seit über 10 Jahren zu den Gemeinschaftsstrategien und gilt zu Recht v.a. für die Vollendung des Binnenmarktes, aber auch zur Erreichung der Ziele von Lissabon als grundlegender Schritt. Der Europäische Rat von Barcelona hat 2002 betont, wie wichtig es ist, die vorhandenen elektrifizierten Netze auszubauen, und hat „für die Mitgliedstaaten einen Zielwert für deren Elektrizitätsverbund in Höhe von mindestens 10 % ihrer installierten Produktionskapazität bis 2005“ festgesetzt. Auch hat der Europäische Rat im Dezember 2003 die transeuropäischen Verkehrs- und Energienetze in den Mittelpunkt seiner Wachstumsförderung gerückt.

## 2. Die derzeitige Lage

**2.1** Zwar wurden die bestehenden Probleme und der künftige zusätzliche Bedarf klar erkannt; dennoch haben alle betroffenen Instanzen, angefangen bei den Mitgliedstaaten, noch keine angemessenen Maßnahmen getroffen. Es sei nur daran erinnert, dass von den 14 Großprojekten im Verkehrsbereich, die bis 2010 zu verwirklichen sich die Mitgliedstaaten 1994

<sup>(1)</sup> Primärenergienachfrage pro BIP-Einheit zu Markt-Wechselkursen.

<sup>(2)</sup> „EU Energy and Transport Outlook 2000 – 2004“.

(auf der Tagung des Europäischen Rates in Essen) verpflichtet hatten, Ende 2003 nur drei fertiggestellt waren und weniger als  $\frac{1}{4}$  der für die grenzüberschreitenden Verbindungen erforderlichen Investitionen getätigt worden war. Beim derzeitigen Investitionstempo könnte es noch zwanzig Jahre dauern, bis das Programm vollständig umgesetzt ist.

2.2 Nicht weniger gravierend ist das Problem der Energieversorgung, wenngleich der Investitionsbedarf der EU in diesem Bereich wesentlich geringer ist, wie weiter unten ausgeführt wird. Es besteht nämlich keine Entsprechung zwischen den physischen Möglichkeiten der Netze und den in der Regelung vorgesehenen Bestimmungen. Durch die für 2007 erwartete Liberalisierung dürfte ein echter Elektrizitätsbinnenmarkt entstehen; sie wird jedoch nur beschränkte Wirkung entfalten, wenn die heute unzureichenden und überlasteten Netze nicht ausgebaut werden. Wo auf dem Markt eine hohe Konzentration vorhanden ist, ist es daher von grundlegender Bedeutung, die physischen Schranken, die den Wettbewerb behindern, abzubauen, um negative Auswirkungen auf alle Verbraucher einschließlich der Privatpersonen zu vermeiden. Wobei zu bedenken ist, dass die Entwicklung erneuerbarer Energien Ad-hoc-Investitionen in die bereits vorhandenen Energiesysteme und – netze erfordern könnte.

2.3 Die Gründe für die bescheidenen Ergebnisse, die bisher mit Projekten im Bereich TEN Verkehr erzielt worden sind, wurden von der Europäischen Kommission in ihrer Mitteilung von 2003 <sup>(3)</sup> wie folgt festgestellt und zusammengefasst:

- mangelnder politischer Wille der Entscheidungsinstanzen der Mitgliedstaaten;
- unzureichende Finanzmittel für das transeuropäische Netz;
- Zersplitterung der für die Projekte zuständigen Einrichtungen.

2.4 Der Bericht der hochrangigen Arbeitsgruppe unter dem Vorsitz von Karel Van Miert (ehemaliges für Wettbewerb zuständiges Kommissionsmitglied) vom Juni 2003 enthält eine Bestätigung der Bewusstwerdung dieser besorgniserregenden Lage, aber auch interessante Anregungen zur Überwindung dieses Engpasses. Darin wurde nicht nur der finanzielle Aspekt des Problems, sondern auch die organisatorischen und koordinativen Notwendigkeiten im Zusammenhang mit der EU-Erweiterung berücksichtigt.

2.5 Auf der Grundlage des Van-Miert-Berichts legte die Europäische Kommission im Oktober 2003 einen Vorschlag zur Überarbeitung der Ausrichtungen der Transeuropäischen Verkehrsnetze mit einer aktualisierten Liste der inzwischen auf 30 angewachsenen prioritären Projekte einschließlich der 14 schon in Essen ausgewiesenen Projekte vor. Dieser Vorschlag wurde dann vom Parlament und Rat erörtert und am 29. April 2004 angenommen. Somit sind die neuen Ausrichtungen, Prioritäten und Merkmale der Projekte, auch hinsichtlich der zu erwartenden Kosten, mittlerweile gebilligt.

### 3. Der Kommissionsvorschlag

3.1 Der nun vorliegende Verordnungsvorschlag ist erforderlich geworden, um die Kommission mit einem Rechtsinstrument auszustatten, das ihr eine Anwendung der — im Lichte

der obigen Ausführungen überarbeiteten — allgemeinen Regeln für die Gewährung von Finanzhilfen ermöglicht und eine sichere und zuverlässige Finanzausstattung für den gesamten Planungszeitraum (2007–2013) vorsieht.

3.2 Es hatte sich nämlich gezeigt, dass die Wirkung der EU-Kofinanzierung sowohl quantitativ (durch einen höheren Prozentsatz als bisher) als auch qualitativ (durch den Einsatz neuer Finanzinstrumente) optimiert werden muss, um so Investitionen privater Geldgeber zu begünstigen, und zwar unter dem Blickwinkel eines immer stärkeren Ausbaus öffentlich-privater Partnerschaften (PPP).

3.3 Grundvoraussetzungen für die Gewährung von EU-Beihilfen sind, dass es sich um Projekte von gemeinsamem Interesse handelt, dass dadurch grenzüberschreitende Verbindungen geschaffen werden und dass diese Projekte zur Marktintegration in einem erweiterten Europa beitragen. Bei Verkehrsprojekten wird dabei ausdrücklich auf die Umweltwirkung geachtet, und durch Hochgeschwindigkeitsstrecken müssen herkömmliche Strecken für den Güterverkehr freigemacht werden, um einen Ausgleich zwischen den Verkehrsträgern zu erreichen. Aufgrund dieser Erwägungen sollen etwa 80 % der Finanzmittel auf andere Verkehrsträger als den Straßenverkehr entfallen. Prioritäre Aspekte im Energiebereich sind die Durchgängigkeit des Netzes, die Optimierung seiner Kapazität, die Integration des Binnenmarktes, die Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in den Binnenmarkt und die Anbindung erneuerbarer Energiequellen.

3.4 Bei der Verfolgung dieser Ziele müssen folgende klare und objektive Kriterien der Mittelgewährung und der Kofinanzierung gelten: einerseits die **Konditionalität**, d.h. gezielte Fördermittel nach Kriterien der **Auswahl und Konzentration**, um Anbindungen mit dem höchsten gemeinschaftlichen „Mehrwert“ Vorrang zu geben; andererseits die **Verhältnismäßigkeit** der Förderung, die bei grenzüberschreitenden Anbindungen bis zu 30 % (in Ausnahmefällen 50 %) betragen darf. Im Gegenzug müssen die Mitgliedstaaten geeignete Garantien auf der Grundlage eines Finanzierungsplans und der festen Verpflichtung zur Durchführung des Vorhabens innerhalb der vorgesehenen Fristen bieten.

3.5 Für TEN sowohl im Verkehrs- als auch im Energiebereich kann die Unterstützung von Studien bis zu 50 % der förderungswürdigen Kosten betragen, während die Höchstquote der Förderung für Bauphasen im Verkehrsbereich für bestimmte Abschnitte der vorrangigen Vorhaben 30 % beträgt (50 % in außergewöhnlichen Fällen für grenzüberschreitende Abschnitte); bei anderen Vorhaben im gemeinsamen Interesse beträgt diese Höchstquote 15 %. Im Energiebereich beträgt der Höchstanteil der Kofinanzierung wie schon nach der derzeitigen Verordnung weiterhin 10 % (in Ausnahmefällen bei besonderen finanziellen Schwierigkeiten und bei Verbindungen mit benachbarten Ländern 20 %). Der niedrigere Kofinanzierungssatz im Energiebereich gegenüber dem Verkehrsbereich ist ebenso wie der große Unterschied zwischen den beiden Haushalten dadurch gerechtfertigt, dass im Energiebereich auch andere Gemeinschaftsinstrumente (Strukturfonds, EIB-Anleihen) eingesetzt werden können und auch ein starker Wettbewerb zwischen den Akteuren dieses eindeutig vom Markt bestimmten Sektors besteht. In der Tat können Anträge für das Verkehrsnetz nur von den Mitgliedstaaten gestellt werden, Anträge für das Energienetz jedoch auch von privaten Betreibern.

<sup>(3)</sup> Mitteilung vom 23.4.2003 „Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes: Neue Formen der Finanzierung, Interoperable elektronische Mautsysteme“.

3.6 Für den Zeitraum 2000–2006 belaufen sich die verfügbaren Mittel nach der derzeitigen Verordnung auf gut 4,6 Mrd. €, davon 4,2 Mrd. für den Verkehrsbereich; hinzu kommen ab 2004 225 Mio. € infolge der Erweiterung. In der Praxis entspricht dies einer Verfügbarkeit von etwa 600 Mio. € jährlich in diesem Zeitraum.

3.7 Dem Verordnungsvorschlag zufolge soll die Mittelausstattung für TEN Verkehr im Zeitraum 2007–2013 auf 20,35 Mrd. € angehoben werden, d.h. auf 2,9 Mrd. jährlich (gegenüber 600 Mio. jährlich im vorhergehenden Siebenjahreszeitraum), während die Mittelausstattung für TEN Energie 340 Mio. € vorsieht, so dass sich die Gemeinschaftsmittel für TEN insgesamt auf 20,69 Mrd. € belaufen sollen.

3.8 Die Neuerung besteht — abgesehen von der Erhöhung der Gemeinschaftsmittel — darin, dass auch Risiken im Anschluss an die Bauphase durch Gemeinschaftsfinanzierungen gedeckt werden können, wenn besondere Vorkommnisse zu einer Verringerung der vorgesehenen Einnahmen führen sollten. Diese Garantie soll die Beteiligung des Privatsektors an der Finanzierung der Vorhaben erleichtern; sie beschränkt sich jedenfalls auf die Anlaufphase und sieht einen wesentlichen Beitrag auch der beteiligten Mitgliedstaaten vor.

3.9 Weitere Neuerungen betreffen die Projektverwaltung. Die Kommission schlägt vor, den Mitgliedstaaten die Hauptrolle bei der technischen Kontrolle und beim Beleg der Ausgaben einzuräumen. Außerdem behält sich die Kommission vor, einige Aufgaben der Programmverwaltung an eine noch zu schaffende „Durchführungsagentur für die transeuropäischen Verkehrsnetze“ abzutreten, ohne jedoch auf ihre eigenen Planungsbefugnisse zu verzichten.

#### 4. Allgemeine Bemerkungen

4.1 Der EWSA befürwortet den Kommissionsvorschlag, denn er entspricht — wenn auch nicht uneingeschränkt — den in früheren Stellungnahmen wiederholt vorgetragenen Bemerkungen und Forderungen. (4)

4.2 Durch den Vorschlag wird nämlich die gewünschte Erhöhung des Gemeinschaftsbeitrags institutionalisiert, und im Hinblick auf eine öffentlich-private Partnerschaft werden sowohl den Mitgliedstaaten als auch den privaten Investoren größere Sicherheiten geboten. Der EWSA stellt diesbezüglich fest, dass die vorgesehene — im Vergleich zum bisherigen Betrag sicherlich deutliche — Mittelaufstockung an dem oben erwähnten zusätzlichen Bedarf gemessen werden muss. Es sei nur daran erinnert, dass die 30 vorrangigen Vorhaben im Verkehrsbereich einen Mittelbedarf in Höhe von 225 Mrd. € haben, wovon 140 Mrd. auf den Zeitraum 2007–2014 entfallen.

4.3 Der EWSA schließt sich der Definition der oben beschriebenen allgemeinen Grundsätze für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen an und befürwortet die Festlegung der Durchführungsbestimmungen zu diesen Grundsätzen im Komitologieverfahren zur Vereinfachung des Prozesses.

(4) Sondierungsstellungnahme zum Thema „Überarbeitung der Liste der TEN-Projekte bis 2004“ (ABl. C 10 vom 14.1.2004) und Stellungnahme zum Thema „Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze“ (ABl. C 125 vom 27.5.2002).

4.4 Der EWSA begrüßt auch, dass Mittel nicht nur für Vorstudien und Bauphasen, sondern auch — wenn auch nur in Ausnahmefällen — für die betriebliche Anlaufphase des Vorhabens vorgesehen sind. Nicht zu unterschätzen ist nämlich erstens die heikle Lage im Verkehrsbereich mit all ihren sattsam bekannten Auswirkungen (Staus, Luftverschmutzung, Sicherheit usw.), zu denen der EWSA schon mehrmals Stellung bezogen hat, und zweitens die Gefahr im Zusammenhang mit Energieversorgungsproblemen und mit der erforderlichen Interoperabilität der Energienetze.

#### 5. Besondere Bemerkungen und Schlussfolgerungen

5.1 Nach Ansicht des EWSA muss den Mitgliedstaaten gegenüber eine sehr strenge Politik verfolgt werden, damit keine Verzögerungen bei der Fertigstellung der von der EU festgelegten Infrastrukturarbeiten auftreten und die eingegangenen Verpflichtungen trotz etwaiger widriger Umstände im politischen oder wirtschaftlichen Bereich der Mitgliedstaaten eingehalten werden. Notfalls müssen, wenn Aufforderungen zur Klärung nichts fruchten, auch Sanktionen oder gar die Rückforderung der von der Kommission gewährten Mittel vorgesehen werden; sie kann diese dann für andere Infrastrukturarbeiten verwenden, bei denen der Zeitplan bis dahin eingehalten wurde.

5.2 Der Ausschuss befürchtet allerdings, dass die verfügbaren Mittel trotz der vorgesehenen Erhöhungen nicht immer ausreichend sein werden, um private Investitionen anzuziehen und die eingegangenen Verpflichtungen unumkehrbar zu machen. Diesbezüglich hält der EWSA seine Anregung in einer früheren Stellungnahme (5) immer noch für aktuell, einen „europäischen Verkehrsinfrastrukturfonds“ einzurichten, der durch eine bescheidene Abgabe auf den Kraftstoffverbrauch im Europa der 25 finanziert würde, ohne dass diese Abgabe eine Erhöhung der Verbrauchssteuern verursacht. Sollte sich dies nicht durchsetzen lassen, könnte dieser Vorschlag so aufgegriffen werden, dass diese Abgabe nur in den Mitgliedstaaten eingeführt wird, die an Projekten für transeuropäische Verkehrsnetze beteiligt sind.

5.3 Der Verordnungsvorschlag, um den es hier geht, betrifft den Zeitraum 2007–2013; bis 2007 bleibt die derzeitige Verordnung in Kraft, welche die o.g. Mittelausstattung vorsieht. Dadurch besteht die Gefahr weiterer Verzögerungen und Meinungsänderungen bis zum Inkrafttreten der neuen Bestimmungen. Besser wäre ein möglichst starkes Vorziehen des Inkrafttretens der neuen Verordnung, um einen sofortigen Beginn der Arbeiten zu ermöglichen. Es ist nämlich zu betonen, dass angesichts der für die Festlegung der Arbeiten im Straßenverkehrsbereich erforderlichen technischen Fristen das Verkehrsaufkommen sicherlich noch weiter zunehmen wird, bis neue Infrastrukturen — auch für andere Verkehrsträger — verfügbar werden. Dadurch wird eine harmonische und ausgewogene Entwicklung stark erschwert.

(5) Sondierungsstellungnahme zum Thema „Überarbeitung der Liste der TEN-Projekte bis 2004“, (ABl. C 10 vom 14.1.2004). Der EWSA hatte in seiner Stellungnahme für den gesamten Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr im Europa der 25 eine Abgabe von 1 €/l verbrauchtem Kraftstoff vorgeschlagen. Beim derzeitigen Verbrauch (ca. 300 Mio. t) würden somit pro Jahr ca. 3 Mrd. € in diesen Fonds fließen.

5.4 Der EWSA befürwortet den Kommissionsvorschlag, statt des Mitentscheidungs- das Komitologieverfahren anzuwenden, um die Durchführungsmodalitäten zu den Grundsätzen für die Gewährung von Zuschüssen festzulegen. Diese Option geht in Richtung der stets geforderten Verschlankeung und Vereinfachung der Verfahren. Der EWSA fragt sich hingegen, ob auch die etwaige Einsetzung einer „Durchführungsagentur für die transeuropäischen Verkehrsnetze“ dieser Notwendigkeit gerecht wird oder eher Überschneidungen zwischen den betroffenen Institutionen auslöst. Eine vorherige Klärung der Aufgaben, die dieser Agentur anvertraut werden sollen, durch die Kommission würde dazu beitragen, diese Bedenken zu zerstreuen.

5.5 Der EWSA unterstützt uneingeschränkt die von der Kommission vorgeschlagenen Ausrichtungen, bekräftigt jedoch, dass die verfügbaren Mittel erhöht werden sollten. Die Schaffung der geplanten Infrastrukturen wird zur nachhaltigen Entwicklung beitragen, da 80 % der Vorhaben anderen Verkehrs-

trägern als der Straße gelten, was zu einer Verringerung von Abgasen und Staus führt. Nicht zu vergessen ist auch die positive Auswirkung der Vorhaben zu mittelfristigen Arbeitsmöglichkeiten und — was nicht weniger wichtig ist — die langfristige Verbesserung der Lebensqualität der europäischen Bürger, insbesondere in Gebieten mit starkem Durchgangsverkehr.

5.6 Zusammenfassend kann der EWSA nur noch einmal seine feste Überzeugung bekräftigen, dass ein transeuropäisches Energie- und Verkehrsnetz, das bei der Schaffung der Voraussetzungen zur Gewährleistung des freien Personen-, Waren- und Dienstleistungsverkehrs eine ausschlaggebende Rolle spielt, eine strategische Notwendigkeit ist — ein unbedingtes und unumgängliches Ziel für die in der Strategie von Lissabon vorgesehene Schaffung einer integrierten und wettbewerbsfähigen Europäischen Union, die den Grundsätzen einer umweltverträglichen Entwicklung entspricht.

Brüssel, den 10. März 2005

Die Präsidentin  
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses  
Anne-Marie SIGMUND

---

#### ANHANG

#### zur Stellungnahme des europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

Auf folgenden abgelehnten Änderungsantrag entfiel mindestens  $\frac{1}{4}$  der abgegebenen Stimmen:

#### Ziffer 5.2

Wie folgt ändern:

„5.2. Der Ausschuss befürchtet allerdings, dass die verfügbaren Mittel trotz der vorgesehenen Erhöhungen nicht immer ausreichend sein werden, um private Investitionen anzuziehen und die eingegangenen Verpflichtungen unumkehrbar zu machen. ~~Diesbezüglich hält der EWSA seine Anregung in einer früheren Stellungnahme immer noch für aktuell, einen „europäischen Verkehrsinfrastrukturfonds“ einzurichten, der durch eine bescheidene Abgabe auf den Kraftstoffverbrauch im Europa der 25 finanziert würde, ohne dass diese Abgabe eine Erhöhung der Verbrauchssteuern verursacht. Sollte sich dies nicht durchsetzen lassen, könnte dieser Vorschlag so aufgegriffen werden, dass diese Abgabe nur in den Mitgliedstaaten eingeführt wird, die an Projekten für transeuropäische Verkehrsnetze beteiligt sind.“~~

#### Begründung

Wie der Berichterstatter vollkommen zu Recht schreibt, liegen Steuerfragen im Zuständigkeitsbereich der Mitgliedstaaten. Der Ausschuss kann und darf daher keine Steueränderungen vorschlagen.

#### Abstimmungsergebnis

Ja-Stimmen 43

Nein-Stimmen 65

Stimmenthaltungen 9

---