

An den Landrat

---

Glarus, 8. November 2022

**Änderung des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr**  
(Postulat Grüne Fraktion «Klimaschutz bei den Motorfahrzeugsteuern»)

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

**1. Ausgangslage**

Am 13. Februar 2020 reichte die Grüne Landratsfraktion das Postulat «Klimaschutz bei den Motorfahrzeugsteuern» ein. An seiner Sitzung vom 16. Dezember 2020 beschloss der Landrat, dass die Bemessung der Motorfahrzeugsteuer gemäss bisheriger Praxis beibehalten und das Postulat insoweit abgelehnt werden soll. Heute wird die Motorfahrzeugsteuer nach Hubraum und Energieetikette des Fahrzeugs bemessen. Fahrzeuge mit Energieetikette A oder B erhalten für eine gewisse Zeit einen Rabatt auf die Motorfahrzeugsteuer (Bonus), solche mit einer Energieetikette F oder G einen Zuschlag (Malus).

Allerdings überwies der Landrat das Postulat hinsichtlich der im Postulat vorgeschlagenen Aufhebung der Saldoneutralität von Boni und Mali und der Prüfung von Möglichkeiten einer sinnvollen Rückerstattung eines allfälligen Malus-Überschusses an die Bevölkerung überwiesen werde. Das jährliche Delta zwischen Boni und Mali ist relativ grossen jährlichen Schwankungen unterworfen, die sich kaum erklären lassen. Deshalb sind auch Prognosen zur Entwicklung der Saldi schwierig, insbesondere auch zuhanden des Budgets. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung von Boni und Mali in den Jahren 2012–2021.

**Tabelle 1. Entwicklung Saldi aus Boni und Mali 2012–2021**

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Boni	-10'405	-41'242	-66'662	-66'704	-226'761	-238'548	-176'236	-120'357	-131'433	-220'628
Mali	20'102	60'407	105'369	151'792	161'182	207'048	274'551	342'136	401'705	446'363
Saldo	9'697	19'165	38'707	85'088	-65'579	-31'500	98'315	221'779	270'272	225'735

Zwar lässt sich mit einem Postulat nur die Prüfung einer Rechtsänderung erwirken. Der Regierungsrat nahm das Votum des Landrates dennoch als Anstoss, eine Vorlage auszuarbeiten.

**2. Vergleich zu anderen Kantonen**

Ein Rechtsvergleich mit anderen Kantonen ergab, dass neben dem Kanton Glarus vier weitere Kantone eine ökologisierte Motorfahrzeugbesteuerung mit Bonus/Malus kennen (BL, TG, FR und TI). Während drei Kantone periodisch die Saldoneutralität von Boni und Mali mittels Anpassung der Steuerbemessungsfaktoren realisieren, verfährt ein Kanton (TG) gleich

wie der Kanton Glarus und verweist einen allfälligen Malus-Überschuss in die kantonale Strassenrechnung. Keiner der erwähnten Kantone kennt jedoch ein System der Rückerstattung eines allfälligen Malus-Überschusses an die Bevölkerung, wie es das überwiesene Postulat nunmehr verlangt. Dementsprechend hat der Kanton Glarus insoweit Neuland zu beschreiten; er kann sich nicht an bestehende Modelle und konkrete Erfahrungen anderer Kantone anlehnen.

### **3. Vereinbarkeit mit übergeordnetem Recht**

Die Bundesverfassung (BV) spricht in Artikel 89 Absatz 1 den Kantonen die Kompetenz zu, sich im Rahmen ihrer Zuständigkeiten für eine umweltverträgliche Energieversorgung sowie für einen sparsamen und rationellen Energieverbrauch einzusetzen. Die Kantone sind im Übrigen in der Ausgestaltung des kantonalen Steuerrechts weitgehend frei. Die diesbezüglichen Beschränkungen durch das Bundesverfassungsrecht sind hierbei geringfügig: So sind die Kantone immerhin gehalten, die dem Bund in Artikel 134 BV vorbehaltenen Steuerobjekte nicht auch noch mit gleichartigen kantonalen Steuern zu belasten. Gemäss Artikel 105 Absatz 1 des Strassenverkehrsgesetzes bleibt den Kantonen das Recht zur Besteuerung der Fahrzeuge gewahrt. Frei sind die Kantone auch, wie sie die anfallenden Erträge aus der Besteuerung von Motorfahrzeugen verwenden wollen. Zu beachten sind hierbei immerhin die allgemein geltenden Verfassungsgrundsätze.

### **4. Modelle für eine sinnvolle Rückerstattung eines Malus-Überschusses**

Eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Departemente Sicherheit und Justiz, Bau und Umwelt sowie Finanzen und Gesundheit evaluierte diverse mögliche Ansätze und erhob deren Vor- und Nachteile. Die nachfolgenden Kapitel erläutern die verschiedenen Modelle.

#### **4.1. *Überschuss geht in allgemeinen Staatshaushalt bzw. in Strassenrechnung (Status quo)***

Diese Lösung zeichnet sich durch den geringen anfallenden Verwaltungsaufwand aus. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass die sich in Zukunft abzeichnenden Ausfälle (v. a. wegen des Downsizings bei den mit fossilen Treibstoffen angetriebenen Motoren und des Umstiegens auf Elektro- und Hybridfahrzeuge) bei den Motorfahrzeugsteuererträgen zumindest teilweise kompensiert und dem effektiven Finanzierungsbedarf für den Bau und Unterhalt von Strassen angepasst werden könnten. Rechtfertigen liesse sich dieser Ansatz damit, dass letztlich die ganze Bevölkerung die Strassen und Trottoirs in irgendeiner Form nutzt und damit auch Nutzniesser der entsprechenden Investitionen ist. Gegebenenfalls könnte man den Malus-Überschuss – damit der ökologische Bezug gewahrt bliebe – im Rahmen der Investitionsplanung spezifisch für die Bereitstellung von Strasseninfrastruktur für den politisch erwünschten Langsamverkehr verwenden.

Nachteilig ist eine solche Lösung insoweit, dass ein allfälliger Überschuss aus Malus-Zuschlägen bei einer Überweisung in die Strassenrechnung den ökologischen Bezug verliert und mehr Strasseninfrastruktur in der Regel auch mehr Verkehr nach sich zu ziehen pfllegt.

#### **4.2. *Giesskannenprinzip (jeder Einwohner erhält den gleichen Betrag)***

Eine solche Lösung, etwa analog der Rückerstattung von VOC-Lenkungsabgaben an die Bevölkerung via die Krankenkassen, entspräche am besten dem Wortlaut des Postulates. Auf kantonalen Ebene sind jedoch keine tauglichen Instrumente erkennbar, mit Hilfe derer sich eine Rückerstattung bewerkstelligen liesse. So liesse sich die Rückerstattung via einen Steuerabzug (aktuell würde der Abzug rund 6 Fr. pro Kopf ausmachen) nicht realisieren, weil jüngere Einwohnerinnen und Einwohner weder veranlagt werden noch eine Steuerrechnung erhalten. Auch eine individuelle Gutschrift bei der Staatskasse, welche im Falle des Bezugs ei-

ner staatlichen Dienstleistung mit der geschuldeten Gebühr verrechnet würde, oder die Abgabe eines Gutscheins/Wertpapiers wäre kaum praktikabel bzw. zu teuer in der Umsetzung. Eine gerechte Verteilung bei vertretbarem Verwaltungsaufwand dürfte kaum möglich sein.

#### **4.3. Vergabe von Innovationspreisen im Bereich ökologischer Mobilität**

Die Öffentlichkeitswirkung sowie der erwünschte ökologische Lenkungseffekt bei der Bevölkerung wären die Pluspunkte dieser Variante. Dagegen spricht der Umstand, dass der Kanton Glarus zu kleinräumig ist, um auf dem Kantonsgebiet eine nachhaltige Wirkung zu erzielen bzw. genügend potenzielle Destinatäre (z. B. innovative Start-ups im Bereich der High-tech-Mobilität) für die periodisch anfallenden Preiszahlungen zu finden. Es macht wenig Sinn, in regelmässig wiederkehrenden Abständen immer wieder ein und dieselbe Firma oder stets ähnliche Projekte/Unternehmungen zu unterstützen. Auch die Rekrutierung einer fachkompetenten Jury wäre aufwendig. Da es um die sinnvolle und zweckmässige Verwendung von staatlichen Steuermitteln ginge, müsste zudem eine zweckmässige Aufsicht implementiert werden. Zudem gibt es bereits diverse ähnliche Gefässe und Projekte auf Ebene Bund, Kantone und Gemeinden (z. B. MyClimate, Unterstützung von Leuchtturmprojekten durch Kantone, Öko-Rappen in der Stadt Glarus usw.).

Im Rahmen des Energiekonzeptes 2012 war vorgesehen, einen jährlichen Energiepreis zu vergeben. Entsprechende Vorarbeiten an einem Reglement und der Einsetzung einer Jury wurden zwar gestartet, schliesslich aber mangels geeigneter Projekte eingestellt. Die Glarner Kantonalbank vergibt jedoch seit Sommer 2022 einen Nachhaltigkeitspreis. Ein zusätzlicher kantonaler Mobilitäts-Innovationspreis hätte daneben im Kanton Glarus keinen wesentlichen Raum, um sich zu entfalten.

#### **4.4. Ausrichtung von Kaufprämien für ökologische Privatfahrzeuge**

Auch mit dieser Massnahme liesse sich eine ökologische öffentliche Wirkung sowie ein Beitrag zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen erzielen. Gemäss aktueller Entwicklung könnte man mit dem Malus-Überschuss jährlich den Kauf von rund 50 Privat-Personenwagen mit einem Beitrag von 5000 Franken subventionieren, was einen wirksamen Anreiz darstellen dürfte. Als Alternative könnte der Staat aber stattdessen auch beispielsweise ein Jahr lang das Stromtanken für ein E-Auto übernehmen, allenfalls limitiert bis zu einem Höchstbetrag, oder energieeffiziente Kleinst-/Leichtfahrzeuge für den privaten Nahverkehr subventionieren.

Gegen diese Strategie spricht der Umstand, dass der Wechsel zu und die Akzeptanz von Fahrzeugen mit Elektroantrieb oder anderweitig alternativ angetriebenen Motoren, für die es inzwischen ein weites und attraktives Angebot von fast jedem grösseren Autohersteller gibt, nunmehr an Schwung zugenommen hat und die Einsicht in die Notwendigkeit von Massnahmen zum Schutz des Klimas je länger je breiter in der Bevölkerung abgestützt ist. Ein staatlich alimentiertes Anreizsystem für den Umstieg auf ökologischere Fahrzeuge braucht es demnach heute nicht mehr im gleichen Umfang wie vor zehn Jahren. Ein weiterer Nachteil dieses Modells wäre, dass der Fiskus definitiv Mittel verlieren würde, welche eigentlich für die Strasseninfrastruktur (im weitesten Sinne) gedacht waren und damit ein Stück weit zweckentfremdet werden. Ausserdem käme nur ein sehr kleiner Personenkreis in den Genuss dieser Kaufprämie.

#### **4.5. Subventionierung von Projekten über den kantonalen Energiefonds, unter Anpassung des Fondszwecks und des Kreises von Anspruchsgruppen**

Der grosse Vorteil dieser Lösung bestünde darin, dass bereits Strukturen und behördliche Erfahrungen vorhanden sind, welche sich für die Umlagerung der fiskalischen Mittel nutzen liessen. Auch die rechtlichen Grundlagen müssten nicht von Grund auf neu geschaffen werden. Es könnte auf Bewährtem aufgebaut; die Rechtsgrundlagen könnten im Sinne und in Form einer Teilrevision weiterentwickelt werden. Es könnten bei einer Erweiterung des

Fondszwecks durchaus Projekte gefördert werden (allenfalls verstärkt als rechtlich verbindliche Bestimmung), welche einen Bezug zur Mobilität haben. Diese bildet bekanntlich auch Teil der Kantonalen Energieplanung 2035, die vom Regierungsrat am 21. Dezember 2021 genehmigt wurde. Schliesslich macht die Mobilität etwas mehr als ein Viertel des kantonalen Energieverbrauchs und mehr als 40 Prozent der energiebedingten Emissionen aus. Dementsprechend soll im Rahmen der Umsetzung der Energieplanung 2035 im Sinne eines Vorschlags auch geprüft werden, ob die Malus-Überschüsse in den Energiefonds fliessen sollen.

Positiv zu werten wäre auch die Handlungsfreiheit, welche die Subventionierung aus dem Energiefonds böte, könnten doch auch Ideen und Projekte aufgegriffen und gefördert werden, welche unter den Ziffern 4.1–4.4 und 4.6 beschrieben sind: Das Wirkungsfeld für ökologische Massnahmen wäre somit recht gross und flexibel. Zuzugabe der separaten Fondsrechnung müssten die jährlich anfallenden Geldmittel auch nicht in jedem Jahr vollständig vergeben werden, da die Ausschüttung der Förderbeiträge über eine längere Zeitdauer geglättet werden darf. Genauer zu definieren wäre auf jeden Fall der erweiterte Fondszweck sowie die konkrete Zusammensetzung bzw. Erweiterung der Fondsverwaltung um Exponenten des Strassenverkehrs bzw. der Mobilität. Gegen diese Variante spricht der Umstand, dass Ausschüttungen aus dem Energiefonds nicht der gesamten Bevölkerung, sondern nur vergleichsweise wenigen nutzniessenden Personen zugutekommen werden.

#### **4.6. Gründung eines neuen selbstständigen Fonds für eine nachhaltige Mobilität**

Die in einen Verkehrsfonds einzulegenden Mittel aus einem allfälligen Malus-Überschuss würden sauber ausgewiesen und könnten dem ursprünglichen gesetzlichen Zweck entsprechend für die Förderung energieeffizienter Mobilität eingesetzt werden. Mögliche Förderthemen könnten die Subventionierung von öffentlichen Infrastrukturanlagen für Öko-Fahrzeuge (z. B. Ladestationen für Fahrzeuge mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb), Anschubfinanzierungen von innovativen, zukunftsweisenden Start-ups oder Leuchtturmprojekten in Absprache mit der kantonalen Wirtschaftsförderung, die Förderung von autofreien Regionen im Kanton mittels Subventionierung von Fahrzeugen mit umweltverträglichen Alternativantrieben usw. sein.

Dem Umstand, dass es vorliegend um die Verwendung von Mitteln einer ökologisierten Zwecksteuer geht, könnte mit dem eigenen Verkehrsfonds aus rechtlicher Sicht vermutlich am besten Rechnung getragen werden. Es fragt sich jedoch, ob die Ausschüttung von jährlich einigen wenigen 100'000 Franken die Implementierung der dafür nötigen Verwaltungsstrukturen oder allenfalls einer Vergabe-Kommission rechtfertigt. Nach Massgabe der bisher gemachten Erfahrungen mit dem Energiefonds ist dies wohl zu verneinen. Es wird zudem nicht einfach sein, genügend Personen mit dem nötigen Fachwissen für die Fondsverwaltung zu rekrutieren. Zudem ist der Kanton Glarus kleinräumig, sodass die Wirksamkeit von Beiträgen aus einem Mobilitätsfonds ebenfalls fraglich ist. Schliesslich widerspricht die Äufnung eines weiteren kantonalen Fonds den Absichten der kantonalen Finanzverwaltung, deren Zahl längerfristig zu reduzieren.

#### **4.7. Fazit**

Aufgrund der dargestellten Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten erweist sich die Zuweisung allfälliger Malus-Überschüsse aus den Motorfahrzeugsteuern an den kantonalen Energiefonds, also die Variante Ziffer 4.5, vorliegend als die zielführendste Vorgehensweise.

### **5. Rechtliche Umsetzung**

Die Umsetzung Variante 4.5 erfordert einerseits die Aufhebung des heute geltenden gesetzlichen Grundsatzes der Saldoneutralität in Artikel 8a Absatz 4 des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EG SVG) und die Neuregelung der Verwendung

eines allfälligen Malus-Überschusses (neuer Art. 10 Abs. 4 EG SVG). Andererseits ist das kantonale Energiegesetz (EnG) anzupassen, indem namentlich in dessen Finanzierungsbestimmung (Art. 36) der Malus-Überschuss als weitere Finanzierungsquelle vorgesehen wird.

Im Anschluss an die Gesetzesänderungen ist die Verordnung des Landrates zum Energiefonds anzupassen. Darin soll neu festgehalten werden, dass die spezifischen Ausgaben für die zweckgebundene Förderung einer umweltverträglichen Mobilität im langjährigen Mittel mindestens so hoch sein sollen wie die Zuflüsse aus dem Malus-Überschuss der Motorfahrzeugsteuer. Zudem gilt es, die Förderobjekte im Mobilitätsbereich genauer zu definieren und die Zuständigkeiten zu regeln.

## **6. Vernehmlassungsverfahren**

Der Regierungsrat verabschiedete die Vorlage am 6. Juli 2022 in die Vernehmlassung bis zum 5. September 2022. Diese wurde im Amtsblatt vom 13. Juli 2022 öffentlich angezeigt. Zur Vernehmlassung eingeladen wurden neben der Verwaltung die Gemeinden und Technischen Betriebe sowie sämtliche im Landrat vertretenen politischen Parteien, einschliesslich der Jungparteien. Ebenfalls zur Vernehmlassung begrüsst wurden diverse betroffene Verbände. Nachfolgend wird auf die in der Vernehmlassung eingebrachten wesentlichen Anliegen näher eingegangen, wobei sich weitere Anmerkungen dazu auch in den Erläuterungen zu den einzelnen geänderten Bestimmungen finden. Einfache redaktionelle Änderungen erfolgten direkt ohne weitere Kommentierungen.

Der Grossteil der angeschriebenen Adressaten begrüsst die Stossrichtung der Vorlage. Die SVP lehnte die Vorlage als Ganzes ab und wollte den gesamten Ertrag der Strassenverkehrssteuern der Strassenrechnung vorbehalten. Mit Blick auf die eingehende Diskussion der verschiedenen Modelle sowie auf die im Übrigen unbestritten gebliebene Favorisierung einer Lösung über den Energiefonds hält der Regierungsrat an der vorgeschlagenen Regelung fest. Der Einfachheit und Flexibilität halber wird allerdings von der ursprünglich vorgesehenen Schaffung eines separaten Teilfonds innerhalb des Energiefonds abgesehen. Dieser soll allgemein der Förderung von Massnahmen im Bereich der umweltverträglichen Energieanwendung und des Klimaschutzes dienen, einschliesslich der Mobilität. Die betreffenden Bestimmungen in der Vernehmlassungsvorlage wurden entsprechend angepasst.

Verschiedene Vernehmlassende (Grüne, SP, VCS, Klimaglarus, Gemeinde Glarus) befürworteten zwar die Stossrichtung der Vorlage, bemängelten in ihren Stellungnahmen aber den derzeit geltenden Steuerbemessungsfaktor des Hubraumes als nicht mehr zeitgemäss. Sie schlugen mitunter andere Ansätze für die Modernisierung der Verkehrssteuern vor, insbesondere eine Bemessung nach Massgabe des Gewichts (namentlich angesichts des Trends zum sogenannten Downsizing beim Gros der Personenwagen), des CO<sub>2</sub>-Ausstosses oder gar entsprechend der verursachten Schäden an Umwelt und künftigen Generationen.

Ein solcher Systemwechsel bei der Steuerbemessung bedürfte jedoch aufwendiger Projektarbeiten, welche nicht im Rahmen der Erledigung des vorliegenden Postulates realisiert werden können. Ausserdem entschied der Landrat mit Beschluss vom 16. Dezember 2020 anlässlich der teilweisen Überweisung des Postulates ausdrücklich, auf eine Anpassung des Steuerbemessungsfaktors Hubraum zu verzichten, weshalb im Rahmen dieses Antrags auch nicht mehr weiter darauf einzugehen war (s. auch die einleitenden Ausführungen unter Ziff. 1). Der Bedarf nach einer Überprüfung einer geeigneteren Bemessungsgrösse als dem Hubraum ist jedoch erkannt und soll in den nächsten Jahren angegangen werden.

## **7. Erläuterung zu den einzelnen Bestimmungen**

### **7.1. Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr**

#### *Artikel 8a; Ökologische Steuerermässigung, ökologischer Steuerzuschlag*

In Absatz 2 wird der Regierungsrat ermächtigt, Steuerbefreiungen nicht nur für mit Strom (elektrisch) betriebene, sondern auch für mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge zu gewähren. Entgegen der in der Vernehmlassungsvorlage geäusserten Absicht soll eine solche Steuerbefreiung aber nicht bloss partiell, sondern wie bisher bei den fossil betriebenen Fahrzeugen im Interesse eines grösstmöglichen Handlungsspielraums auch weiterhin gänzlich gewährt werden können (z. B. zur Förderung von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnologie, wie früher eben mit den Elektrofahrzeugen). Damit werden auch sämtliche Halter und Halterinnen von Personenwagen gleichbehandelt, womit einem berechtigten Einwand der SP im Vernehmlassungsverfahren teilweise Rechnung getragen wird. Auf eine Beschränkung der Ermächtigung auf eine bloss teilweise Steuerbefreiung soll verzichtet werden, weil man ansonsten bei den mit fossilen Treibstoffen betriebenen Fahrzeugen inskünftig keine gänzlichen Steuerbefreiungen/Boni mehr gewähren könnte, was nicht angezeigt ist.

In Absatz 4 ist der letzte Satz betreffend den Grundsatz der Saldoneutralität aufzuheben.

#### *Artikel 10; Verwendung des Steuerertrages*

Bisher floss ein allfälliger Malus-Überschuss in die allgemeine Strassenrechnung und wurde entsprechend dem gesetzlichen Verteilschlüssel auf den Kanton und die Gemeinden aufgeteilt (Abs. 2). In einem neuen Absatz 4 soll nunmehr festgelegt werden, dass der Malus-Überschuss seinem ökologischen Zweck entsprechend dem Energiefonds zufließen soll.

### **7.2. Energiegesetz**

#### *Artikel 35; Zweck*

Die Mitte, die SP und der VCS machten in ihren Vernehmlassungsantworten sinngemäss geltend, dass klarzustellen sei, dass für eine umweltschonende und energieeffiziente Mobilität nicht nur Beiträge aus den Malus-Überschüssen zur Verfügung stehen würden. Das Anliegen wird mittels Ergänzung durch den Terminus «insbesondere» umgesetzt.

#### *Artikel 36; Finanzierung*

Da Absatz 3 zwischenzeitlich durch die Landsgemeinde aufgehoben und eine neue Regelung im Absatz 2a über die Dotierung des Energiefonds erlassen wurde, soll die Einlage aus den Malus-Überschüssen nunmehr in einem neuen Absatz 2b festgeschrieben werden.

## **8. Finanzielle und personelle Auswirkungen**

Die vorgesehene Revision hat keine finanziellen Auswirkungen auf den Kanton. Gemäss dem aktuell geltenden EG SVG hätte das Bonus-/Malus-System saldoneutral ausgestaltet werden müssen. Mit dem Wegfall des Ausgleichs fällt künftig voraussichtlich regelmässig ein Malus-Überschuss an, soweit der Regierungsrat die massgeblichen Faktoren für die Bemessung von Bonus oder Malus in der Verordnung über das ökologische Rabattsystem (VStRV) nicht hin und wieder verändert, entsprechend den für ihn relevanten politischen Überlegungen und Strategien. Die vorgesehene Revision dürfte vermutlich einen kleineren personellen Mehraufwand bei der Energiefachstelle bewirken, welche zurzeit etwa 50–60 Stellenprozent

(mit steigender Tendenz) für die Energieförderung aufwendet. Es ist mit einer zusätzlichen Arbeitslast von etwa 10 Prozent zu rechnen.

## **9. Inkraftsetzung**

Das Inkrafttreten der Rechtsänderungen soll durch den Regierungsrat beschlossen werden, namentlich unter Berücksichtigung der Dauer der nötigen Einführungsarbeiten.

## **10. Antrag**

*Der Regierungsrat beantragt dem Landrat,*

- 1. der beiliegenden Gesetzesänderung zuhanden der Landsgemeinde zuzustimmen; und*
- 2. das Postulat «Klimaschutz bei den Motorfahrzeugsteuern» als erfüllt abzuschreiben.*

Genehmigen Sie, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

**Im Namen des Regierungsrates**

*Benjamin Mühlemann, Landammann  
Hansjörg Dürst, Ratsschreiber*

Beilagen:

- Postulat
- SBE
- Synopse