

Beschluss des Landrats vom 16.01.2020

Nr. 319

12. Verkehrsoptimierung im Oberbaselbiet

2017/166; Protokoll: mko, bw

13. S9 jetzt stärken: Teil des S-Bahnnetzes

2017/599; Protokoll: mko, bw

14. S9 jetzt stärken: Umsteigeknoten Rümlingen

2017/606; Protokoll: mko, bw

15. Attraktivität des Läufeifingerli (S9) steigern

2017/607; Protokoll: mko, bw

16. S9 jetzt stärken: Halbstundentakt während den Hauptverkehrszeiten

2017/613; Protokoll: mko, bw

17. S9 jetzt stärken: Vertauschen der Abfahrtszeiten der S9 in Sissach und Olten

2017/616; Protokoll: mko, bw

Landratspräsident **Peter Riebli** (SVP) informiert, dass zu den folgenden sechs Traktanden ein gemeinsamer Kommissionsbericht der Bau- und Planungskommission vorliege, weshalb diese auch zusammen beraten werden. Die Abstimmung über die Postulate erfolgt anschliessend einzeln.

Kommissionspräsident **Urs Kaufmann** (SP) wird aus Zeitgründen nicht auf die vielfältigen Vorstösse im Detail eingehen, sondern nur einige Punkte aus der Kommissionsdiskussion zusammen fassen.

Im November 2017 sprach sich das Baselbieter Stimmvolk klar gegen eine Umstellung der S9 auf Busbetrieb respektive für den Erhalt des Läufeifingerli aus. Im Umfeld der Abstimmung wurden mehrere politische Vorstösse eingereicht, welche zu einer Verbesserung des Kostendeckungsgrads der S9 und des öffentlichen Verkehrs im Oberbaselbiet führen sollten. Die für den öffentlichen Verkehr zuständige Abteilung hat dann gemeinsam mit den SBB eine breite Palette von Massnahmen geprüft und einige davon bereits auf den erfolgten Fahrplanwechsel im Dezember 2019 umgesetzt. Die Massnahmen waren gemäss ersten Berichten so erfolgreich, dass in Spitzenzeiten im Läufeifingerli die Sitzplätze knapp werden.

Da mit dem bisherigen und eigentlich üblichen symmetrischen Fahrplan die Anschlüsse auf die Fernverkehrszüge nur in Sissach oder Olten möglich waren, wurde im Dezember als zentrale Massnahme neu ein Lastrichtungsfahrplan, d.h. ein Fahrplan gemäss Pendlerströmen, umgesetzt. Dieser neue Fahrplan bietet morgens aus dem Homburgertal gute Anschlüsse an die Fernverkehrszüge in Olten und Sissach und abends von den Fernverkehrszügen ab Olten und Sissach ins Homburgertal. Der Taktwechsel der Lastrichtung erfolgt am frühen Nachmittag.

Mit dem Fahrplanwechsel wurde auch das Angebot der Buslinien 108 (Sissach – Rümlingen – Wittinsburg) und 109 (Rümlingen–Häfelfingen) angepasst, so dass dieses optimal auf die Verbindungen der S9 abgestimmt ist. Die Buslinie 108 verkehrt neu jeweils ca. 30 Minuten versetzt zur S9. Für die Gemeinden Diepfingen, Rümlingen und Buckten wurde so der 30-Minuten-Takt nach Sissach sichergestellt, wo Anschluss an den Fernverkehr besteht.

Die Linie 109 wurde von Rümlingen via Buckten nach Känerkinden–Wittinsburg verlängert. Sie verkehrt zu den Hauptverkehrszeiten stündlich. Die Linie 109 stellt so in den Hauptverkehrszeiten auch für die Gemeinden Känerkinden und Wittinsburg den 30-Minuten-Takt nach Sissach sicher

und ermöglicht für Buckten eine Verbindung von der Talsohle zum Bahnhof. Häfelfingen wird durch das geänderte Konzept neu auch in den Schulferien regelmässig durch den öffentlichen Verkehr bedient.

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, sämtliche Postulate abzuschreiben.

Eintreten zu allen Vorlagen war in der Kommission unbestritten.

Die Kommission findet das neue, im Dezember umgesetzte Fahrplanangebot sehr gut und hofft, dass die Bevölkerung des Homburgertals das neue Angebot noch besser nutzen wird und dadurch der Kostendeckungsgrad des Läufeingerli 20 % nicht unterschreiten wird. Aus diesem Grund lehnte die Kommission auch die Forderung des Halbstundentaktes der S9 ab, weil sonst der Kostendeckungsgrad zu stark sinken würde. Generell zeigte sich, dass je nach Massnahme oder Veränderung eines Angebots Auswirkungen für andere Angebote oder Gemeinden resultieren, die zum Teil sogar zu einer Verschlechterung des bestehenden Erschliessungsangebots führen können.

Es wurde darauf hingewiesen, dass verschiedene Fahrplanänderungen – u.a. auch wegen Baustellen – ein wichtiger Grund waren für den Einbruch der Fahrgastzahlen der S9.

Ein Kommissionsmitglied wies darauf hin, dass um 23.05 Uhr bereits der letzte Zug ab Sissach fahre, was den Besuch von Anlässen insbesondere in Basel deutlich einschränkt. Ein weiterer Zug um Mitternacht, so die BUD, wäre aufgrund der geringen Nachfrage nicht sinnvoll, da teuer.

Die Verwaltung begründete die Wahl von Buckten als Umsteigeort (an Stelle von Rümlingen) damit, dass die baulichen Anpassungen in Rümlingen kaum möglich gewesen wären. In Buckten sind nur geringe bauliche Anpassungen nötig, die im ersten Moment sogar provisorisch umgesetzt werden konnten.

Die Bau- und Planungskommission beantragt dem Landrat mit 12:1 Stimmen, folgende vier Postulate abzuschreiben: «S9 jetzt stärken: Umsteigeknoten Rümlingen» (2017/606), «Attraktivität des Läufeingerli (S9) steigern» (2017/607), «S9 jetzt stärken: Halbstundentakt während den Hauptverkehrszeiten» (2017/613), «S9 jetzt stärken: Vertauschen der Abfahrtszeiten der S9 in Sissach und Olten» (2017/616). Weiter beantragt die Bau- und Planungskommission dem Landrat mit 11:2 Stimmen, das Postulat «S9 jetzt stärken: Teil des S-Bahnnetzes» (2017/599) abzuschreiben. Das Postulat «Verkehrsoptimierung im Oberbaselbiet» (2017/166) beantragt die Bau- und Planungskommission dem Landrat mit 11:1 Stimmen abzuschreiben.

Das Postulat «S9 stärken» (2018/357) wurde von der Kommission mit 12:0 Stimmen abgeschrieben.

– Eintretensdebatte

Generell kann, so **Sandra Strüby-Schaub** (SP), festgehalten werden, dass die Verantwortlichen des Kantons für den öffentlichen Verkehr sich mit guten und engagierten Ideen ins Zeug gelegt haben und auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2019 ein mutiges Konzept zur Erhöhung des Kostendeckungsgrades der S9 und zur Optimierung und somit Förderung des ÖVs im Homburgertal ausgearbeitet haben. Es ist an dieser Stelle angebracht, dafür «Danke» zu sagen. Einiges ist vielleicht etwas gewagt, aber die Homburgertaler sind es gewohnt, flexibel zu sein. Es ist zu hoffen, dass die ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer positiv auf das neue Angebot reagieren. Man merkt in der Tat bereits, dass dies der Fall ist.

Wie vom Kommissionspräsidenten bereits gesagt, wird mit dem sogenannten Lastrichtungsfahrplan und somit der Umkehrung des Taktes der S9 und auch des Busses 108 am frühen Nachmittag den Pendlerströmen Rechnung getragen. Die Anschlüsse in Sissach nach Basel und in Olten nach Bern, Zürich und Luzern am Morgen und am Abend in umgekehrter Richtung zurück ins Homburgertal konnten so verbessert werden.

Morgens um sieben Uhr ist die S9 nun bereits in Buckten äusserst gut belegt. Die Schülerinnen und Schüler des ganzen Homburgertals, die alle in die Sekundarschule nach Sissach gehen, müs-

sen den Zug nehmen, da die S9 und der Bus nicht mehr parallel fahren. In Buckten fährt der Bus zum Bahnhof hinauf und bringt die Jugendlichen aus Wittinsburg und Känerkinden zur S9. Dieser Zug füllt sich auf seiner Fahrt nach Sissach bis auf den letzten Stehplatz. Dass der Bus neu auch am Wochenende regelmässig fährt, ist ein Gewinn für alle Gemeinden. Gerade für Wanderer ist es so einfacher, ins Homburgertal und auch wieder nach Hause zu gelangen.

Als Abstrich in diesem Zusammenhang muss aber doch erwähnt werden, dass die letzte Verbindung unter der Woche neu bereits um 22:37 ab Olten und 23:05 ab Sissach fährt. Kino- oder Konzertbesuch in Basel ist somit mit dem ÖV leider schlicht und einfach nicht mehr möglich. Trotz entsprechenden Meldungen beim Vernehmlassungsverfahren wurde dies nicht mehr angepasst. Man muss somit halt mit dem Auto nach Sissach.

Die Antworten zu den verschiedenen Vorstössen wurden grossmehrheitlich sehr umfassend und gründlich gemacht. Vielen Dank an die Verwaltung auch dafür.

Der Vorstoss «Verkehrsoptimierung im Oberbaselbiet» (2017/166) beinhaltet viele verschiedene Aspekte des öffentlichen Verkehrs im Oberbaselbiet und sogar über die Kantonsgrenze hinaus. Das ist ein Zeichen dafür, dass eine Mobilitätsstrategie (Traktandum 40) notwendig ist. Viele Punkte des Vorstosses wurden abgeklärt – derjenige der Haltestelle in Thürnen jedoch leider nicht. Als Teil dieses mit 54: 20 Stimmen überwiesenen Postulats hätte man erwarten dürfen, dass mindestens die Auswirkung einer zusätzlichen Haltestelle auf die Anschlüsse der S9 in Sissach und Olten sowie die zu erwartenden Kosten für den Bau einer Haltestelle abgeklärt worden wären. Dies ist leider nicht der Fall. Aus diesem Grund werden einige der SP-Fraktion der Abschreibung nicht zustimmen oder sich enthalten.

Zum Traktandum 13: «S9 jetzt stärken – Teil des S-Bahnnetzes» (2017/599) von Martin Rüegg ist zu sagen, dass die Abklärungen und die Antwort auf diesen Vorstoss aufzeigen, dass es schwierig ist, eine Lösung für dieses Anliegen zu erarbeiten. Die Argumente gegen eine Einbindung ins S-Bahn-Netz können nachvollzogen werden. Die SP-Fraktion bedauert es aber sehr, dass der Bund den Antrag nicht einmal prüfen wollte. Solange die S9 nicht Teil des S-Bahnnetzes ist, ist sie wie abgeschnitten. Deshalb ist es wichtig, dass dieses Anliegen nicht vergessen geht und es bei sich bietender Möglichkeit wieder vorgebracht wird. Aus diesem Grund ist die SP gegen Abschreibung des Postulates.

Traktandum 14: Das Postulat «S9 jetzt stärken: Umsteigeknoten Rümlingen» von Jan Kirchmayr ist mit dem Umsteigeknoten in Buckten erfüllt. Hier spricht sich die SP-Fraktion für Abschreibung aus.

Traktandum 15: Das Postulat «Attraktivität Läuferfingerli (S9) steigern» (2017/607) von Sara Fritz ist ebenfalls erfüllt und kann abgeschrieben werden.

Traktanden 16/17: Das Postulat «S9 jetzt stärken: Halbstundentakt während den Hauptverkehrszeiten» (2017/613) von Martin Rüegg sowie das Postulat «S9 jetzt stärken: Vertauschen der Abfahrtszeiten der S9 in Sissach und Olten» (2017/616) von Sandra Strüby sieht die SP-Fraktion mit dem neuem Fahrplan als erfüllt, weswegen sie ebenfalls abgeschrieben werden können.

Susanne Strub (SVP) nimmt vorweg, dass die SVP-Fraktion grossmehrheitlich für Abschreibung der Vorstösse ist. Es wurde nun schon viel über die einzelnen Vorstösse gesagt, weshalb die Votantin sich vor allem dazu äussern möchte, wie sie die ganze Sache erlebt hat. Es wurde viel Einsatz gezeigt, was man an den Debatten hier, als man eigentlich immer auf verlorenem Posten stand, sehen konnte. Schlussendlich wurde aber der Kampf, zusammen mit dem Baselbieter Stimmvolk, gewonnen. Die Votantin möchte Dominic Wyler (Verkehrsplaner bei der Bau- und Umweltschutzdirektion) und Eva Juhasz (Leiterin Öffentlicher Verkehr, BUD) ein riesiges Dankeschön aussprechen. Nachdem das Baselbiet für den Erhalt der Linie gestimmt hatte, gaben die beiden Vollgas und brachten im Homburgertal einiges auf den Weg. Es gibt bereits positive Rückmeldungen, wonach das Zügli nun bis auf den letzten Platz gefüllt sein wird. Für sie persönlich bestätigt

sich damit, wie wichtig es ist, sich für ein Anliegen zu engagieren und dran zu bleiben, wenn man etwas erreichen möchte. Der grosse Aufwand auf politischer Ebene wurde angepackt und zu Ende gebracht. Und das Baselbieter Volk unterstützte das. Es wurden alle möglichen Gründe angeführt, weshalb es nicht ginge. Und nun zeigt sich: es geht!

Ein Anliegen ist ihr aber, dass nun die Bewohnerinnen und Bewohner speziell des Homburgertals das Zügli auch benutzen. Und an die lieben Unterbaselbieter: Sie haben gehört, dass selbst Häfelfingen nun auch in den Schulferien erschlossen ist. Nun wäre es schön, wenn sie die S9 nach Häfelfingen nähmen, von dort auf den Wisenberg wandern würden, um auf das Nebelmeer im Mittelland zu schauen. Der Ball liegt jetzt beim Benutzer. Der Zug fährt – nun muss man ihn auch nehmen. Sonst hat die Votantin kein Rezept mehr für das nächste Mal.

Nachdem, so **Thomas Eugster** (FDP), die BUD einen grossen Strauss an Aufgaben erhalten hatte, um die Attraktivität der S9 zu stärken, hat sie ihre Aufgabe gut erfüllt, alles umfassend abgeklärt und aus Sicht der FDP-Fraktion auch die richtigen Schlüsse daraus gezogen. Ganz wesentlich ist, dass der lastabhängige Fahrplan eingeführt wurde und die Doppelspurigkeit mit den Buslinien aufgelöst werden konnte. Daraus resultiert nun ein ausgezeichnetes ÖV-Angebot für das Homburgertal – besser als vorher. Andere Regionen im Ober- und vielleicht sogar im Unterbaselbiet würden sich die Finger lecken. Sogar die kleinen Dörfer auf dem Berg oben haben nun das beste ÖV-Angebot des nicht so dicht besiedelten Teils des Baselbiets. Dessen muss man sich bewusst sein. Das bedeutet aber natürlich auch, dass die Bewohnerinnen und Bewohner des Homburgertals das Top-Angebot nun nutzen müssen. Es ist wichtig, dass der Kostendeckungsgrad über den ominösen 20 % liegt und nicht darunter. Ansonsten wird die Diskussion wieder aufkommen. Die FDP-Fraktion wird alle zur Frage stehenden Postulate abschreiben. Die Aufgabe ist gemacht. Die gefundenen Lösungen sind die bestmöglichen.

Karl-Heinz Zeller (Grüne) möchte sich seinem Vorredner anschliessen: Viel Gutes wurde gemacht, die Grüne/EVP-Fraktion ist ebenfalls für das Abschreiben der Postulate.

Es ist noch hinzuzufügen, dass nicht nur in diesem Rahmen etwas bewegt wurde, sondern dass auch die Gemeinden den Ball aufgenommen haben und sich nun wirklich bemühen, dass die Strecken dank der Einrichtung von E-Bike-Ladestationen genutzt werden. Dank diesem Einsatz, ist der Votant überzeugt, wird der Deckungsgrad von 20 % sicher eingehalten und in Zukunft sogar verbessert werden. Diese Initiative und Entwicklung erhofft sich der Votant auch für alle anderen Bahnhöfe im Baselbiet.

Felix Keller (CVP) hat mit Freuden in einer Headline gelesen: «Das Läuferfingerli auf der Erfolgsspur». Was möchte man mehr? Auf diese Aussage hat der Votant lange gewartet. Und er hofft, dass es so bleibt. Dem Homburgertal ist das ehrlich zu gönnen. Das Läuferfingerli braucht es – und man soll es auch brauchen. Insofern nimmt die CVP/glp-Fraktion mit Genugtuung zur Kenntnis, dass der ganze Strauss an Vorstössen, der nach der grossen emotionalen Volksabstimmung eingereicht wurde, geprüft wurde und man Massnahmen gefunden hat, um das Läuferfingerli auf die Erfolgsspur zu hieven, weil nun dank dem Lastrichtungsfahrplan die Anschlüsse verbessert werden konnten. Bei der S9 handelt es sich um eine Pendlerbahn, deren Erfolg mit den Anschlüssen in Sissach und Olten steht und fällt. Dank der Lösung, die man nun gefunden hat, können die Leute umsteigen, was das Angebot attraktiver macht.

Der Votant hofft übrigens nicht, dass die von Karl-Heinz Zeller geforderten E-Bikes zu einer Konkurrenz werden, wenn nun alle damit direkt nach Sissach oder sogar bis nach Olten radeln. Die Idee wäre, dass sie bis an den nächsten Bahnhof fahren, sei dies nun Buckten oder Rümelingen – und dann auf das Läuferfingerli umsteigen.

Infrastrukturmässig liegt leider nicht viel drin, denn das Läuferfingerli wurde von der SBB ursprünglich nicht zur Erschliessung der Dörfer gebaut, sondern als eine Entlastungsstrecke für den Hau-

enstein. Alle Bahnhöfli wurden jedoch bereits im Rahmen der Bahn 2000 mit teurem Geld behindertengerecht umgebaut. Ebenfalls ist das Rollmaterial okay, viel besser als beim Waldenburgerli. Es liegt nun wirklich nur noch am Angebot der Bahn selber. Ebenfalls wurde geprüft, die Taktichte zu erhöhen. Ein Halbstundentakt würde nicht mehr als doppelt so viele Passagiere generieren und den Kostendeckungsgrad reduzieren, weshalb dies keine Lösung ist. Zum Bahnhof Thürnen sei gesagt, dass die Gemeinde sich auf die Hinterbeine stellen und diesen fordern muss. Es kann nicht sein, dass der Kanton von sich aus bestimmt, dort einen Bahnhof hinzustellen, wenn der gar nicht vermisst wird; das wäre ja Blödsinn.

Zum Schluss nochmals der Appell an alle Homburger: Benutzt das Bähnli. Die CVP/glp-Fraktion ist für Abschreibung aller Postulate.

Regina Werthmüller (parteilos) erinnert daran, dass angesichts der Gefahr einer Abschaffung des Läufeufingerlis viele kreative Ideen aufkamen, viele Vorstösse wurden geschrieben und eingereicht. Die Regierung wiederum reichte sie an die Verwaltung weiter, wo ein sehr guter Job gemacht wurde. Dafür herzlichen Dank.

Auch die Votantin ist einverstanden mit der Abschreibung ihres Vorstosses, obwohl der Bahnanschluss Thürnen nicht geprüft wurde. Gemeinderäte hatten ihr versichert, dass sie mit der Busverbindung sehr gut bedient seien. Ein Bahnhof Ende oder ausserhalb des Dorfes sei nicht optimal. Karl-Heinz Zeller sei gesagt, dass sich die Gemeinderäte schon von Anfang an engagiert hatten – nicht erst jetzt. Dies gilt vor allem auch für den Läufeufinger Gemeindepräsidenten Dieter Forter, der ein grosses Bauprojekt in Läufeufingen auf den Weg gebracht hatte, wobei die Bahn eine Voraussetzung dafür war. Wäre das Läufeufingerli eingestellt worden, hätte das einen grossen Einbruch bedeutet und die Investoren wären vermutlich abgesprungen. Auch im Hinblick auf dieses Projekt hat es sich also gelohnt, die kreativen Ideen der Landräte einzureichen und die Verwaltung zu beschäftigen – wofür Dominic Wyler und Eva Juhasz gedankt sei. Sie machten eine sensationelle Arbeit und holten das Optimum heraus. Dem Aufruf von Susanne Strub an die Unterbaselbieter ist nur beizupflichten. Sie sind gebeten, die Gegend zu besuchen und die wunderschöne Landschaft zu geniessen. Es lohnt sich.

Die Votantin ist für Abschreiben aller Vorstösse.

Für **Linard Candreia** (SP) handelt es sich hier um ein Paradebeispiel für einen guten basisdemokratischen Prozess, Stichwort Landsgemeinde. Susanne Strub schnitt das Ausbaupotenzial im touristischen Bereich an, was der Votant hier unterstreichen möchte. Es gibt nämlich jemanden, der schon längst ein Denkmal verdient hätte – Karl Etzel aus Stuttgart, bekannt als Erbauer des «Brenner», wo er auch ein Denkmal erhielt. Von ihm stammt das wunderbare Viadukt in Rümelingen.

Es sei noch darauf hingewiesen, dass schon damals anlässlich der Landsgemeinde darauf hingewiesen wurde, dass sich etwas bewegt, wenn man Anreize schafft. Das hat sich mit diesem Vorhaben nun bewahrheitet. Der Landrat war in der Verantwortung, weil sich das Volk vor zwei Jahren für das Läufeufingerli aussprach. Ab und zu ist es für Politikerinnen und Politiker eben nicht schlecht, sich an die dialektale Redewendung zu erinnern: «Müssen macht mögen».

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) wird anschliessend die Sitzung in Richtung der «Swissbau» verlassen, wo es unter anderem um das Thema «erneuerbares Heizen» geht. Angesichts der heute hier geführten Diskussion sieht man, dass der Landrat diesbezüglich wirklich topaktuell ist. Es ist deshalb wichtig, dass der Kanton dort präsent ist.

Der Votant freut sich über die gute Aufnahme der Vorlage und möchte sich jenen anschliessen, die vorhin die gute Arbeit seiner Direktion lobten. Die Ergebnisse zeigen es: Die S9 fuhr in der letzten Woche gute Werte ein, die Bahn ist zu Pendlerzeiten gut belegt; morgens um 7.30 Uhr ist das Läufeufingerli wirklich voll, wovon sich der Votant jedesmal selber überzeugen kann, wenn er am

Bahnhof Sissach steht.

Die neue Bahn ist nun seit vier Wochen in Betrieb. Eine Schwalbe macht noch keinen Frühling, aber es zeigt sich, dass sie sich in eine gute Richtung entwickelt hat, und man darf hoffen, dass es so bleibt. Es waren zwei wesentliche Massnahmen, von denen man sich ein solches Ergebnis erhoffen durfte: Zum einen wurde anlässlich des Fahrplanwechsels der sogenannte lastrichtungsabhängige Fahrplan eingeführt. Es handelt sich dabei um eine leichte Abweichung des Takts, wobei man sich sagte, dass am Morgen und am Abend die Anschlüsse stimmen müssen. Ebenfalls einen Fortschritt brachte, dass man die Busfahrpläne auf die Fahrzeiten der S9 abgestimmt und koordiniert hat. Indem die Busse nun versetzt fahren, verkehrt in den meisten Gemeinden des Homburgertals faktisch alle halbe Stunde ein öffentliches Verkehrsmittel.

Die BUD wird weiter dranbleiben. Wenn man sieht, dass sich irgendwo Verbesserungen erreichen lassen, wird man dem nachgehen und dies falls möglich realisieren. Es ist aber tatsächlich auch an der Bevölkerung, zu zeigen, dass die Bahn zu Recht weiterfährt. Denn der Erfolg muss nachhaltig sein. Der Votant ist aber zumindest vorsichtig optimistisch, dass dies tatsächlich der Fall sein wird. Man wird es sehen.

Der Regierungsrat bittet, die Vorstösse abzuschreiben.

Ein Wort noch zum nachfolgenden Traktandum 18, wo es um den Vorstoss über die Erweiterung des U-Abo-Geltungsbereichs auf der Strecke von Läfelfingen bis Olten geht: Die Auffassung der Regierung ist, dass dieses Bedürfnis ebenso auf der Strecke Tecknau-Olten besteht. Es wäre nicht zielführend und einseitig, die Erweiterung nur auf die eine Strecke zu begrenzen. Zudem würde die Massnahme nicht zu knapp Geld kosten. Der Regierungsrat empfiehlt deshalb, diesen Vorstoss abzuschreiben.

://: Eintreten ist unbestritten

– *Beschlussfassungen*

://: Mit 53:16 Stimmen bei 6 Enthaltungen wird das Postulat 2017/166 abgeschrieben.

://: Mit 52:19 Stimmen bei 4 Enthaltungen wird das Postulat 2017/599 abgeschrieben.

://: Mit 76:0 Stimmen wird das Postulat 2017/606 abgeschrieben.

://: Mit 74:1 Stimmen bei 1 Enthaltung wird das Postulat 2017/607 abgeschrieben.

://: Mit 75:0 Stimmen bei 1 Enthaltung wird das Postulat 2017/613 abgeschrieben.

://: Mit 75:0 Stimmen wird das Postulat 2017/616 abgeschrieben.