

Beschluss des Landrats vom 04.04.2019

Nr. 2571

7. Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig!

2018/727; Protokoll: bw

Landratspräsident **Hannes Schweizer** (SP) informiert, dass der Regierungsrat bereit sei, das Postulat entgegenzunehmen. Gleichzeitig beantragt er, es nach der Überweisung abzuschreiben. Eine schriftliche Begründung liegt vor.

Rahel Bänziger (Grüne) führt aus, dass das Postulat die Erstellung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verlange. Erstens weil dies im ILS-33-Abkommen verlangt wurde und zweitens, weil es 014 mit der Einführung des Radionavigationssystems zu einer Verschiebung der Flugkurve gekommen ist. Dabei handelt es sich sehr wohl um negative Auswirkungen für die Schweiz. Die Postulantin staunte über die Begründung für die Abschreibung seitens Regierungsrats. Die Stellungnahme enthält viele Fehler. Da in der VGD ansonsten sehr verständige Personen tätig sind, kann sich die Rednerin dies nur dadurch erklären, dass die Stellungnahme vom EAP stammt. Ihre Gegendarstellung belegt die Votantin mit einer Grafik, welche in ihrem Postulat «Risikoanalyse für den EuroAirport» enthalten ist ([2018/593](#)). Auf der linken Seite ist die Situation vor 2012, also vor der Einführung des RNAV, abgebildet. Das Gros der Flugbewegungen führt zwischen dem relativ dünn besiedelten Gebiet zwischen Buschwiller und Allschwil hindurch. Auf der rechten Seite, nach der Einführung des RNAV, sieht man eine deutliche Verschiebung der Flugkurve nach Süden, etwa einen Kilometer in die Schweiz hinein. Der Regierungsrat bzw. der EAP behauptet, es habe keine Verschiebung der Flugkurve gegeben. Die Rednerin verweist auf die Grafik. Es handelt sich dabei um die publizierten Radarflugspuren, welche vom EAP veröffentlicht wurden. Seit der Einführung des RNAV verdoppelte sich in Allschwil der Lärm zwischen 23 und 24 Uhr. Diese Daten sind dem Umweltbericht des EAP zu entnehmen. Dies ist nur möglich, wenn es wirklich zu einer Südverlagerung der Flugbewegungen gekommen ist. Die einzige alternative Erklärung für die Lärmverdoppelung in Allschwil wäre, dass sich der Flugverkehr verzehnfacht hat. Der Lärm wird in einer logarithmischen Skala gemessen. Diese Verzehnfachung hat offensichtlich jedoch nicht stattgefunden. Sogar das BAZL gab in einem Schreiben an den Schutzverband zu, dass es mit der Einführung des RNAV zu einer Südverschiebung der Flugkurve gekommen sei. Der EAP sagt, RNAV sei lediglich eine Änderung des Abflugverfahrens. Wie aber ganz klar dargelegt werden kann, gab es eine Lärmverschiebung. Gemäss Espoo-Abkommen wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung bei grossen, umweltrelevanten Veränderungen und bei erheblichen, nachteiligen Auswirkungen auf das Nachbarland verlangt. Wenn es sich hierbei nicht um erhebliche, umweltschädliche und nachteilige Auswirkungen auf die Schweiz handelt, was dann? Der EAP argumentiert weiter, das RNAV diene dazu, Flugverkehrsstreuungen zu reduzieren und dadurch unnötige Lärm- und Abgasemissionen zu vermeiden. Betrachtet man die Kurven, ist die Streuung aber dieselbe, lediglich verschoben. Die Flugbewegungen sollten mit dem RNAV eigentlich konzentriert werden. Der EAP fährt fort und meint, dadurch würden der Lärm und die Abgase reduziert. Das muss ein Witz sein. Die Flugbewegungen nehmen nicht ab, die Lärm- und Abgassumme bleibt gleich hoch, wird nur anders verteilt. Die betroffene Fläche hätte eigentlich kleiner werden sollen, der Lärm wird da jedoch intensiver. Somit ist der RNAV alles andere als eine Lärm- und Umweltschutzmassnahme. Gemäss Wikipedia dient RNAV nicht einer präziseren Routenführung, sondern einer effektiveren Luftraumnutzung. Die Nutzung ermöglicht dem EAP eine höhere Kapazität, geringeren technischen und finanziellen Aufwand. Das bedeutet, der EAP kann mit diesem Verfahren noch mehr Flugzeuge noch schneller wegbringen und die Kapazität erhöhen. Dabei

handelt es sich sehr wohl um eine technische Neuerung. Bei so starken negativen Auswirkungen auf das Nachbarland ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung deshalb notwendig.

Es ist klar ersichtlich, dass sich die Flugkurve und damit der Lärm nach Süden tief in die Schweiz hinein verschoben haben. Die grenzüberschreitende Verschiebung der Lärmbelastung verletzt das Espoo-Abkommen, da in solch einem Fall klar eine UVP unter dem Einbezug des Partners auf der anderen Seite der Grenze verlangt wird.

All denen im Landrat, welchen eine UVP zu grün ist: Eine Umweltverträglichkeitsprüfung bezieht auch Menschen mit ein. Auch für die ist der Fluglärm schlecht. Denjenigen sei die zweite Forderung im Postulat ans Herzen gelegt: Der Regierungsrat soll prüfen und berichten, wie auch anderweitig die Bevölkerung vom zunehmenden Fluglärm, insbesondere in den Nachtstunden, und gesundheitlichen Risiken geschützt werden kann. Es wurden in der VGD schon einige Versuche in diese Richtung unternommen. Rahel Bänziger nimmt hoffnungsvoll zur Kenntnis, dass einige Dinge bereits in Gang gesetzt wurden. Jedoch wartet man immer noch auf deren Auswirkungen. Noch viel mehr ist nötig.

Aus all diesen Gründen ist das Postulat zu überweisen, jedoch sicherlich nicht abzuschreiben. Der politischer Druck muss weiterhin aufrechterhalten und der Regierungsrat gestärkt werden, den eingeschlagenen Weg weiterzugehen.

Hansruedi Wirz (SVP) sieht den EAP permanent im Landrat vertreten. Es stellt sich die Glaubensfrage: Soll man dem Regierungsrat oder Rahel Bänziger glauben? Die Mehrheit der SVP-Fraktion glaubt dem Regierungsrat und ist für Überweisung und Abschreibung des Postulats.

Klaus Kirchmayr (Grüne) verweist auf die Grafik: Die Flugspuren lügen nicht. Fakt ist: Bis 2012 wurde anders geflogen. Die Kurve wurde rechts 600-800 Meter vorher geflogen. Die Flugzeuge donnerten somit nicht direkt über das Dorfzentrum von Allschwil, sondern über das freie Feld zwischen Hegenheim und Allschwil und das mit einer deutlich geringeren Lärmemission. Dazu braucht es nicht einmal die wissenschaftlichen Radarspuren, da kann man jeden in Allschwil fragen. Es stört nicht alle gleich stark, dass aber generell mehr Lärm vorhanden ist, wird von niemandem bestritten. Dieser Anstieg ist auf die Einführung des RNAV-Verfahrens zurückzuführen. Als Ersatzmitglied der VGK hatte der Redner Gelegenheit, den Flughafendirektor und die beiden Verwaltungsräte zu treffen. Endlich verstand Klaus Kirchmayr, weshalb vonseiten EAP behauptet wird, es habe sich nichts geändert. Die Kurve sei schon immer so verlaufen, mit dem RNAV habe man nun einfach die Möglichkeit, sie genauer zu fliegen. Dummerweise führt die Kurve direkt über Allschwil. Die Kurve zu ändern sei schwierig und sehr aufwändig, müsse man doch über 100 Stellen in Paris kehren.

Was bleibt? Bis vor fünf Jahren wurde die Kurve anders geflogen. Die Flugzeuge sind heute nicht anders als vor fünf Jahren. Es soll zum alten Abdrehpunkt zurückgekehrt werden. Dieser befindet sich 600-800 Meter weiter nördlich. Das ist technisch möglich und produziert für alle weniger Lärm. Es ist unverständlich, sich auf irgendwelche juristischen Spitzfindigkeiten zu versteifen. Dies hätte nicht nur positive Folgen in Bezug auf die Lärmemissionen, sondern würde auch dazu führen, dass ein wesentlicher Sicherheitsgewinn erreicht wird. Die einzige Möglichkeit ist, das Postulat zu überweisen und nicht abzuschreiben.

Paul R. Hofer (FDP) sieht sich die Grafik von Rahel Bänziger an und fragt, wie lange die Nord-Süd-Piste sei. Er gibt die Antworten selbst: 3'900 Meter. Die West-Ost-Piste ist 1'800 Meter lang. Ohne Emotionen betrachtet, ist die Verschiebung der roten Kurve schätzungsweise kaum 800 Meter. Der Redner rät dem Landrat, sich nicht von Bildern in eine bestimmte Richtung verleiten zu lassen.

Für **Jürg Vogt** (FDP) ist klar, wie er stimmen wird. Er wird das Postulat überweisen und ganz sicher nicht abschreiben. Die Bilder zu sehen ist das eine. Was die Ohren hören und vor allem was sie in der Nacht hören, ist das andere und eine Tatsache.

Der Votant dankt dem Regierungsrat für die ausführliche Begründung. Teilweise ist Jürg Vogt jedoch überhaupt nicht einverstanden. Beispielsweise ist zu lesen, dass «die Einführung des RNAV-Verfahren am EAP nicht zu erheblichen nachteiligen Wirkungen» führte. Dies lässt sich einfach nur verneinen. Warum das Postulat auch nicht abgeschrieben werden soll: Im letzten Abschnitt schreibt der Regierungsrat, er habe zum französischen Lärmvorsorgeplan kritisch Stellung genommen. Dafür dankt der Votant im Namen der Region Allschwil. Ihn interessiert aber auch, ob es eine Reaktion von irgendjemandem darauf gibt. Das könnte in der Beantwortung dieses Postulats ebenfalls aufgenommen werden.

Andreas Bammatter (SP) erinnert an seine Motion 2017/365 «Überprüfung und Anpassung der An- und Abflugrouten am EAP». Diese wurde einstimmig überwiesen. Es wird auf die Auswirkungen gewartet. Die SP-Fraktion ist für Überweisen und Nichtabschreiben.

Hanspeter Weibel (SVP) richtet sich an Hansruedi Wirz: Wem soll man glauben? Der Redner möchte Hansruedi Wirz nicht dazu einladen, den Fluglärm selbst zu erleben. Diese Woche erweckte Hanspeter Weibel um 23:20 Uhr aufgrund eines startenden Flugzeugs. Ein Flugzeug reicht. Die nachfolgenden sind nicht mehr relevant, dann ist man ja bereits wach. Was ist das Problem? Es gibt einen Haufen möglicher Lösungsansätze. Die Franzosen wollen jedoch nicht. Wenn sich der Landrat nicht klar äussert, sagen sich die, nicht einmal das Parlament des betroffenen Kantons interessiert sich dafür. Qu'est-ce que vous voulez? Rien? Das kann nicht sein. Der Votant bittet den Landrat, das Postulat zu überweisen und nicht abzuschreiben. Der Druck muss aufrechterhalten bleiben. Dies jedoch nicht nur aufgrund der schlaflosen Nächte von Hanspeter Weibel. Der erste Flug am Morgen landet um 5:00 Uhr. Es geht um die Flüge zwischen 23:00 und 5:00 Uhr. Ein Flug reicht und man ist wach. Das kann es nicht sein. Immerhin handelt es sich um eines der am dichtesten bewohnten Gebiete dieses Kantons. Das geht alle an.

Laut **Franz Meyer** (CVP) gibt es unterschiedliche Meinungen, ob die Einführung des RNAV-Verfahrens zu nicht-erheblichen oder eben erheblichen nachteiligen Auswirkungen geführt hat. Man kann wirklich unterschiedlicher Meinung sein. Der Regierungsrat kommt zum Schluss, es sei nicht zu erheblichen nachteiligen Auswirkungen gekommen. Es musste Druck aufgesetzt werden und das wurde auch gemacht und zeigte Wirkung. Irgendwann kann der Druck aber auch auf die andere Seite überschwappen. Der Regierungsrat und die BL-Vertreter im Verwaltungsrat des EAP nahmen den Druck ernst und setzten sich ein. Irgendwann muss man aufhören, immer noch mehr Druck aufzusetzen. Es wurde einiges erreicht und man ist auf dem richtigen Weg, das gilt es zu akzeptieren. Die CVP/BDP-Fraktion wird einstimmig überweisen und abschreiben.

Werner Hotz (EVP) sind Glaubensfragen als Mitglied der EVP sehr wichtig. Die Bilder sind das eine, da hat Paul Hofer Recht. Die Ohren täuschen einen jedoch nicht. Diese sagen, der Lärm habe zugenommen. Unternimmt das Parlament nichts, wird dies so weitergehen. Druck erzeugt man, indem dem Regierungsrat und dem Verwaltungsrat der Rücken gestärkt wird. Deshalb überweisen und nicht abschreiben.

Balz Stückelberger (FDP) warnt den Landrat davor, nicht immer den Lärm ins Zentrum zu stellen, wenn es um den EAP geht. Hier geht es um ein spezifisches Abkommen und Abdrehpunkte. Der Redner möchte Hanspeter Weibel nicht zu nahe treten, aber meint, dieser wohne in Binningen: Weshalb er um 23:20 Uhr in Allschwil aufwacht, geht jedoch den Votanten nichts an. *[grosse Heiterkeit]*

Klaus Kirchmayr (Grüne) kann das Votum von Balz Stückelberger nicht unwidersprochen lassen. Es geht um die Abdrehpunkte. Hier geht es nicht um «Lärmfürze» einiger Allschwiler. Als Arlesheimer kann Balz Stückelberger dies wohl nicht ganz nachvollziehen und dementsprechend grosszügig darüber hinwegsehen. Es geht um die Lärmbeschallung in einem der am dichtesten besiedelten Gebiet des Kantons und um Umweltbelastung. Wer die schwarzen Wolken, den ein über Allschwil gestarteter Jumbo hinter sich herzieht, gesehen hat, kann nicht abstreiten, dass nicht nur CO₂, sondern auch deutlich Schädlicheres direkt und konzentriert auf Allschwil hinuntergeblasen wird. Untersucht wurde dies noch nie. Bei vergleichbaren Flughäfen wurden extrem hohe Schadstoffkonzentrationen unter den Flugspuren festgestellt.

Balz Stückelberger ist Mitglied der Sicherheitskommission. Der Landrat hat eine Verantwortung gegenüber der Bevölkerung in punkto Gesundheit und Sicherheit. Die Wahrscheinlichkeit, dass etwas passiert ist beim Start am grössten. Weder der Verwaltungsrat noch der Flughafendirektor konnten dem Redner die Frage beantworten, weshalb nicht 600 Meter früher abgedreht werden kann. Das ist unverständlich. Es gäbe weniger Lärm, geringere Umweltbelastung und weniger Sicherheitsrisiken.

An Paul Hofer zur Pistenlänge: Diese ist 3'950 Meter lang. Ein vollbeladener Jumbo schafft den Start in 2'800 Metern. Dieser kann also immer noch 1'200 Meter, selbst bei ungünstigem Wind, vor Pistenkopf abheben. Somit ist der frühere Abdrehpunkt absolut machbar. Dabei handelt es sich nicht um eine Behauptung, sondern um eine Tatsache, die bis 2012 real war.

Hanspeter Weibel (SVP) an Balz Stückelberger: Wäre er unfair, würde er sagen, man solle nicht von sich auf andere schliessen. Geht man jedoch bereits von falschen Grundvoraussetzungen aus, dann wird es schwierig. Hanspeter Weibel wohnt in Bottmingen und nicht in Binningen. Er wohnt auch in Bottmingen. Somit kann der Redner aus eigener Erfahrung nachfühlen, wie es anderen geht. Dies ist Balz Stückelberger wahrscheinlich nicht möglich. Aus diesem Grund empfiehlt der Votant Balz Stückelberger eine Übernachtung in Allschwil. Allenfalls findet er ja eine Gelegenheit. *[Heiterkeit]*

Es wird über eine Streuung der Kurve gesprochen. Das ist das eine. Das andere sind die betroffenen Personen. So schwer es Hanspeter Weibel auch fällt – und das ist wirklich sehr schwer –, aber er muss Klaus Kirchmayr Recht geben. Das Abflugverfahren war früher tatsächlich möglich. Man muss zur Kenntnis nehmen, dass die Nord-Süd-Piste aussergewöhnlich lang ist im Vergleich zu vergleichbaren Flughäfen. Allenfalls mag sich der Landrat daran erinnern, dass der Kanton Basel-Landschaft vor mehr als zehn Jahren Geld für eine Verlängerung der Ost-West-Piste gesprochen habe. Damals war man der Ansicht, man könne mehr Flugzeuge in Ost-West-Richtung fliegen lassen. Dies geschieht heute so gut wie gar nicht. Das Geld versandete oder verbetonierte. Weshalb ist das so? Natürlich möchte Basel-Stadt nicht, dass über die Stadt geflogen und gelandet wird. BS vertritt seine Interessen sehr erfolgreich. Es gibt Interessenvertreter von BS, von Frankreich und von BL. Die Bedeutung von BL ist relativ gering. Kaum geht es darum, die Interessen von BL wahrzunehmen und einzubringen, gibt der Landrat Forfait – das kann es doch nicht sein. Noch einmal direkt an Balz Stückelberger: Es geht nicht gegen den EAP, sondern für die Bevölkerung und die relevanten Nachtstunden. Der Flughafen wurde ursprünglich als Passagierflughafen geplant. Was Schlafende nachts weckt, sind Frachtflugzeuge. Interessant ist auch, die Herkunft der Lastwagen zu betrachten, welche die zu verfliegende Fracht an den Flughafen fahren. Wer sagt, die Frachtfliegerei sei gefährdet, der soll die Frage beantworten, wohin denn die Lastwagen sollen. Nach Zürich? Das kann man vergessen.

Rahel Bänziger (Grüne) ist bei Glaubensfragen stark bei der EVP. Geht es jedoch um solche Dinge, glaubt die Rednerin den Zahlen, Fakten und Grafiken und nicht irgendwelchen Versprechungen, und schon gar nicht glaubt sie daran, dass der bestehende Druck irgendwas bewirkt. Solange der Lärm nicht abnimmt, hat der Druck nichts bewirkt. Auf der EAP-Homepage kann man nachle-

sen, dass die Lärmgrenzwerte zwischen 23 und 24 Uhr wieder einmal überschritten wurden. Nicht einmal die Grenzwerte werden eingehalten. Die Südlandequote beträgt noch immer mehr als 10 Prozent. Der Druck muss aufrechterhalten werden – Glauben und Hoffen reicht nicht.

An Balz Stückelberger: Der RNAV ist nur ein Punkt. Das andere betrifft die Südlandungen respektive -starts. Verschiedene Aspekte verursachen den Lärm. Es geht nicht gegen den Flughafen. Mit geeigneten Massnahmen könnte der Lärm bereits jetzt massiv verringert werden. Ab 22 Uhr müssen die Flieger ab der Pistenschwelle starten. Die Startpiste ist 4 Kilometer lang. Würden die Flugzeuge immer von der Pistenschwelle her starten, wären sie bereits viel höher über Allschwil. Je weiter oben, desto weniger Lärm resultiert. Das wäre eine einfache Massnahme, welche dem EAP nicht schadet, geschweige denn ihn in seiner wirtschaftlichen Existenz bedroht. Es gibt sicherlich auch noch andere Massnahmen, mit denen man dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung Rechnung tragen könnte.

Rahel Bänziger wird den Verdacht nicht los, dass der Lärm exportiert werden soll. Die aufgezeigte Grafik wurde vom EAP publiziert. Der Lärm wird exportiert, weil er in der Schweiz nichts kostet. In Frankreich erhebt der EAP Lärmsteuern, die für Lärmsanierungsmassnahmen eingesetzt werden. Bislang profitierte lediglich Frankreich von Lärmsanierungsmassnahmen. Der EAP legt bei den Lärmschutzmassnahmen auf französischem Boden drauf. In der Schweiz muss der Flughafen nichts bezahlen. Der Einwohnerrat von Allschwil lehnte Lärmschutzmassnahmen sogar ab, aus welchen Gründen auch immer. Der Lärm wird also dahin verschoben, wo er nichts kostet. Das ist ungerecht. Welches ist der richtige Weg? Für Rahel Bänziger zählen Daten und Resultate und nicht Versprechungen. Der von der VGD eingeschlagene Weg ist gut. Weiterhin soll der Regierungsrat den Auftrag haben, sich für die lärmgeplagte Bevölkerung einsetzen zu können.

Paul R. Hofer (FDP) nimmt vorweg, dass er das Postulat nicht abschreiben werde. Ihn stört jedoch, dass die Diskussion eher emotional geführt wird. Eigentlich müsste die oberste Zielsetzung sein, dass die Flugzeuge möglichst über nicht bewohntem Gebiet landen und starten. Dies einzig aus einem Grund, der hoffentlich nie eintritt: Ein Flugzeug stürzt beim Start ab. Die Alternative wäre, den Flughafen zu schliessen. Dagegen würde sich der Votant jedoch wehren.

Felix Keller (CVP) nimmt das Votum von Paul Hofer auf. Es handelt sich immer um sehr emotionale Diskussionen, wenn es im Landrat um den Flughafen geht. Neben Regierungsrat Anton Lauber wohnt der Redner wohl am nächsten beim Flughafen, etwa 2,5 Kilometer bis zum Ende der Lande-/Startpiste. Er weiss also, was Fluglärm ist.

An Hanspeter Weibel: Der erste Flieger startet um 6 Uhr. Um 5 Uhr startet kein Flieger über Allschwil. Das wäre wirklich neu oder der Votant von besonders gutem Schlaf beseelt. Jumbos fliegen auch nicht mehr. Die Flugzeuge wurden leiser, was einem Erfolgsergebnis gleichkommt. Das Anliegen der Allschwiler ist, dass der Fluglärm ab 23:00 Uhr reduziert wird. Das Problem ist die Stunde von 23 bis 24 Uhr, wo auch Grenzwerte überschritten werden. Dann müssen Flugbewegungen reduziert werden. Unter anderem aufgrund des bestehenden Drucks befindet man sich zusammen mit dem Verwaltungsrat auf einem guten Weg. In der Eignerstrategie wurde dies aufgenommen, was demnächst im Landrat wieder sicherlich sehr emotional diskutiert werden kann. Das Postulat ist sicherlich zu überweisen. Aufgrund der Ausführungen des Regierungsrat kann Felix Keller der Abschreibung zustimmen.

Regierungsrat **Thomas Weber** (SVP) verweist auf Cato den Älteren, der im römischen Senat seine Voten jeweils mit dem Satz beendete: «Ceterum censeo Carthaginem esse delendam» – Im Übrigen bin ich der Meinung, dass Karthago zerstört werden muss. Mit Befriedigung nimmt der Regierungsrat zur Kenntnis, dass niemand im Landrat ernsthaft den Flughafen zerstören möchte. Das wäre ein fataler Entscheid für den Standort und die wirtschaftliche Entwicklung der Region. Heute alleine hat der Landrat die Gelegenheit, sich zum Thema vier Mal zu unterhalten. Beim vor-

liegenden Postulat handelt es sich nicht um den einzigen Vorstoss, der je zum Flughafen eingereicht wurde: Die Traktanden 8 und 27 und auch eine Frage in der Fragestunde beziehen sich auf dieses Thema. Weiter gibt es viele Geschäfte, die sich mit dieser Thematik beschäftigen. Im Wesentlichen befindet sich momentan die überarbeitete Eigentümerstrategie in der Abschlussberatung in der VGK. Diese kommt dann in den Landrat und hat sich stark verändert. Der Druck aus der Bevölkerung, dem Landrat und aus dem Regierungsrat auf den Verwaltungsrat des EAP wirkte bereits. Der Verwaltungsrat stellte Anträge an die international zuständigen Behörden. Zwei von 16 Mitgliedern arbeiten im Interesse der Baselbieter Bevölkerung.

Würde es sich hierbei um den einzigen Vorstoss zum Flughafen handeln und würde er lauten, man solle darauf hinweisen, dass der Abdrehpunkt 600 Meter nördlich angesetzt werden soll, dann würde auch Regierungsrat Thomas Weber die Ansicht vertreten, das Postulat nicht abzuschreiben. Der Vorstoss verlangt aber eigentlich etwas ziemlich Formalistisch-Umweltrechtliches, nämlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Der Regierungsrat äusserte sich bereits zur Risikoanalyse. Der Druck würde nicht abnehmen, würde man dieses Postulat nach der Überweisung abschreiben. Man muss auch zeigen, dass man nicht starr auf seiner Position beharrt, was durchaus auch so ausgelegt werden könnte, dass Karthago zerstört werden soll. Es werden Signale ausgesendet. Der Druck ist sehr hoch. Der Regierungsrat will die Bevölkerung schützen und setzt sich dafür ein. Es geht um einen Ausgleich und ein Gleichgewicht von Nutzung und Schutz. Der Regierungsrat verspricht, dass er weiter dafür kämpfen wird. Der Kampf wird jedoch nicht wesentlich unterstützt, wird dieses Postulat, als eines von vielen, stehengelassen.

://: Das Postulat wird stillschweigend überwiesen und mit 45:32 Stimmen bei 2 Enthaltungen stehen gelassen.
