

Beschluss des Landrats vom 09.05.2019

Nr. 2626

16. Eigentümerstrategie Flughafen Basel-Mulhouse (EuroAirport) 2018/971; Protokoll: gs, bw, ps

Das Traktandum wurde in der letzten Sitzung sistiert, sagt Landratspräsident **Hannes Schweizer** (SP) einleitend.

Kommissionspräsidentin **Rahel Bänziger** (Grüne), dass der EuroAirport nicht dem Kanton gehöre (auch nicht teilweise). Trotzdem behandelt man hier eine Eigentümerstrategie, was auf das Gesetz über die Beteiligungen (PCGG) zurückgeht, in dem strategisch wichtige Beteiligungen geregelt sind – sie können vom Landrat zur Kenntnis genommen oder mit Zweidrittelmehr mit konkreten Anträgen zurückgewiesen werden. Die Eigentümerstrategie kann als Handlungsanweisung für die beiden Baselbieter Vertretungen im Verwaltungsrat verstanden werden.

Die erste Fassung dieser Strategie wurde im März 2018 veröffentlicht und an die VGK überwiesen. Seither sind im Parlament verschiedene Vorstösse zur Lärmbelastung rund um den EuroAirport eingereicht worden. Bereits im April 2018 hat der Flughafen angekündigt, sich kurz- oder mittelfristig dem Problem annehmen zu wollen. So solle in der sensiblen Zeitspanne von 23 bis 24 Uhr auf eine substantielle Reduktion der Abflüge gegen Süden sowie auf eine Stabilisierung der in den letzten Jahren stark angestiegenen Flugbewegungen hingearbeitet werden. Die beiden angekündigten Massnahmen haben jedoch nicht die gewünschte Wirkung gezeigt. Im September 2018 ist der Fluglärmbericht 2016 vom Landrat ohne Gegenstimme ablehnend zur Kenntnis genommen worden. Ein wesentlicher Grund hierfür waren die seit Jahren fruchtlosen Bemühungen, den permanenten Lärmanstieg (vor allem der Anstieg der Spitzenlärmswerte in den Nachstunden von 23 bis 6 Uhr) einzudämmen. In der Landratsdebatte ist den Verantwortlichen vorgeworfen worden, den Fluglärm nur zu verwalten anstatt ihn zu bekämpfen. Die Arbeit der Fluglärmkommission in dieser Hinsicht sei komplett wirkungslos.

Als Reaktion hat sich der Regierungsrat an seiner Sitzung vom 25. September 2018 entschieden, die Eigentümerstrategie zurückzuziehen, zu überarbeiten und um die Forderung zu ergänzen, die Aufhebung aller geplanten Starts nach 23 Uhr zu prüfen. Diese Prüfungsmassnahme ist – dank dem Einsatz der beiden Baselbieter Verwaltungsräte – vom EAP schliesslich übernommen worden. Würde die Massnahme umgesetzt, dürften nach 23 Uhr nur noch Starts von verspäteten Flugzeugen stattfinden. Im Jahr 2017 waren immerhin 90 Prozent der Starts zwischen 23 und 24 Uhr geplante Abflüge. Diese müssten neu auf eine Zeit vor 23 Uhr verschoben werden, was aber zu einer Mehrbelastung der ersten Nachtstunde führen dürfte. Ein weiterer Handlungsspielraum ist laut Regierungsrat nicht gegeben, ohne dass dies überproportional negative Auswirkungen hätte. Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, von der Eigentümerstrategie Kenntnis zu nehmen und die drei damit zusammenhängenden Vorstösse abzuschreiben.

In der Kommission war Eintreten bestritten. Eine Kommissionsminderheit hat einen Antrag auf Nichteintreten gestellt – um damit ihrer Unzufriedenheit Ausdruck zu geben, dass dem Problem des Fluglärms und den Anliegen der Bevölkerung mit der vorliegenden Strategie nicht ausreichend Rechnung getragen werde. Für eine wesentliche Verbesserung müsste die Eigentümerstrategie die Forderung nach einer Nachtflugsperrung zwischen 23 und 6 Uhr sowie eine Reduktion der Südländequote unter 10 Prozent enthalten. Dieses Anliegen ist auch von andern Kommissionsmitgliedern geteilt worden – jedoch erst in der Detailberatung. Die Mehrheit ist der Meinung, dass die Eigentümerstrategie ein guter und ausgewogener Kompromiss ist, der sowohl die wirtschaftliche Entwicklungsfähigkeit des Flughafens als auch die berechtigten Anliegen der lärmgeplagten Bewohner berücksichtige. Der Nichteintretensantrag wurde mit 10:2 Stimmen abgelehnt.

Während der verschiedenen Anhörungen mit Vertretern des Flughafens und der Fluglärmexpertin Katrin Joos sind die Themen Flugbewegungen und Lärmschutz aus verschiedene Blickwinkeln betrachtet worden. Dabei wurde deutlich, dass es eine grosse Diskrepanz in der Beurteilung gibt. Im Lauf der Beratung sind aus zwei Fraktionen zwei partiell identische Rückweisungs- bzw. Ergänzungsanträge bezüglich Nachtflugverbot sowie Südlandungen und -starts gestellt worden. Der Antrag, der in der Ausmehrung obsiegte, wurde in der Schlussabstimmung mit 7:5 Stimmen knapp abgelehnt.

Die Detailberatung wurde zu verschiedenen Punkten geführt. Man liess sich erklären, was der Flughafen mit einer Lärmreduktion mittels umhüllender Lärmkurve beabsichtigt. Die Lärmbelastung, insbesondere zwischen 23 und 24 Uhr, ist für die EAP-Vertreter ein bekanntes Problem, das sich seit 2013 stark akzentuiert hat. Als geeignetes Mittel wird eine Eindämmung mittels einem angestrebten Startverbot sowie der umhüllenden oder begrenzenden Lärmkurve angesehen. Das Instrument definiert eine maximale Lärmmenge, die vom Betrieb des Flughafens ausgehen und im Verlauf einer bestimmten Dauer nicht überschritten werden darf. Es ist also eine Art Lärm-Pool, der bei zu viel Lärm überschwappt. Wird der Grenzwert in der Kurve überschritten, darf gemäss EAP-Vertretern nicht mehr geflogen werden, bis der Lärm wieder im Korsett ist. Politisch wäre zu diskutieren, auf welchem Niveau die Lärmbegrenzung stattfinden soll und welche Grenzwerte gelten sollen. Weil das Instrument jedoch in der Luftfahrt noch nicht standardisiert ist, braucht es für die Etablierung wohl doch noch einige Zeit. Für die Umsetzung braucht es auch die Zustimmung der französischen Zivilluftfahrtsbehörde, wofür es aufgrund des präjudiziellen Charakters der Massnahme noch einige Überzeugungsarbeit brauchen wird. In Abwesenheit einer umhüllenden Lärmkurve muss darum laut EAP-Vertretern auf ein anderes Hilfskriterium – die Reduktion der Flugbewegungen – zurückgegriffen werden. Darum hat sich der Verwaltungsrat im Dezember 2018 entschieden, ein Verbot der geplanten Starts ab 23 Uhr zu prüfen. Dies wurde von der VGK einhellig begrüsst. Neu enthält die Eigentümerstrategie einen Punkt, wonach der Fluglärmbelastung gebührend Rechnung zu tragen ist – was prioritär für die Nachtstunden von 22 bis 6 Uhr gilt. In der Zeitspanne von 23 bis 24 Uhr ist die Lärmbelastung im Süden des Flughafens insbesondere durch die Aufhebung aller geplanten Starts nach 23 Uhr zu limitieren.

Zu diskutieren gaben weiter die Südlandungen und der Abdrehpunkt. Ein weiterer Problempunkt ist die Verteilung des Fluglärms, vor allem dessen Verlagerung in den Süden, und die erhöhte Südlandequote. 2008 wurde das ILS-33 in Betrieb genommen und die Rückenwindgeschwindigkeit von 10 auf 5 Knoten hinunter gesetzt. Die Vorgabe hat dazu geführt, dass vermehrt Flugzeuge den EAP von Süden her – und somit über dicht besiedeltes Gebiet – anfliegen. Einige Kommissionsmitglieder haben die Notwendigkeit dieser Regelung in Frage gestellt, da die heutigen Flugzeuge grundsätzlich zertifiziert, auch bei 10 Knoten (Easyjet sogar bei 15 Knoten) Rückenwind zu landen. Aus Sicht «unserer» EAP-Verwaltungsräte wäre es angesichts des Flottenmixes, der Pistenlänge und der regionalen Wetterverhältnisse möglich, die Rückenwindgeschwindigkeit ohne Schaden hinaufzusetzen. Es wurde versprochen, dass sich der EAP im Einklang mit der Baselbieter Regierung in Bern dafür einsetzt.

Laut einem Kommissionsmitglied zeigen die Aufzeichnungen der Flugspuren, dass sich der Abdrehpunkt in den letzten Jahren immer weiter Richtung Süden verschoben hat. Früher war er mehrheitlich zwischen Hegenheim und Allschwil – heute liegt er über Schönenbuch und Allschwil. Diese Tatsache, so vermutet das Kommissionsmitglied, sei für den grössten Teil des zunehmenden Lärms und damit auch den Unmut in der Bevölkerung verantwortlich. Eine wirksame Massnahme zur Lärmreduktion, zumindest in der Agglomeration, wäre es demnach, den Abdrehpunkt einige 100 Meter nach Norden zu verschieben. Die EAP-Vertreter haben erklärt, dass die Flugzeuge heute wesentlich grösser seien als früher zu Crossair-Zeiten und damit weniger leicht wenden können.

Die Bedeutung des EAP für die Wirtschaft wurde auch diskutiert – als Wirtschaftsfaktor und Ar-

beitgeber insbesondere. Die Wertschöpfung beträgt CHF 1,6 Mrd. Die transportierten Güter haben sich im letzten Jahr auf rund 110'000 Tonnen belaufen. Das Business-Modell des EAP ermöglicht den hier basierten Flugzeugen vier Rotationen pro Tag. Jedes Flugzeug ist also in der Lage, viermal pro Tag aus- und wieder einzufliegen; was frühe Starts ab 6 Uhr bedingt, da Flugzeug und Crew bereits vor Ort sind; es bedingt aber auch ein spätes Eintreffen. Das sei vor allem für Geschäftsreisende von Vorteil und wichtig, da sie vor allem für die in der Region tätigen Unternehmen arbeiten. Die wirtschaftliche Bedeutung ist unter den Kommissionsmitgliedern unbestritten. Es gibt aber auch Stimmen, die sagen, dass sich die Anbieter nach den Gegebenheiten ausrichten und ihr Angebot anpassen würden. Generell stellen die Kommissionsmitglieder aner kennend fest, dass in letzter Zeit – dank dem Wechsel des Dossiers von der BUD zur VGD und dem Einfluss der beiden BL-Vertreter – Bewegung in die Fluglärmthematik gekommen ist.

Die Eigentümerstrategie wurde mit 8:4 Stimmen gutgeheissen; der Abschreibung der Vorstösse wurde mit unterschiedlichen Abstimmungsverhältnissen zugestimmt (was im Bericht nachlesbar ist). Die VGK beantragt dem Landrat mit 7:4 Stimmen bei 1 Enthaltung die Zustimmung zur unveränderten Vorlage.

– *Eintretensdebatte*

Markus Graf (SVP) dankt der Kommissionspräsidentin für den ausführlichen Kommissionsbericht und die kleine Einführung in die Aviatik. Der SVP-Fraktion ist es wichtig, die Leuchtturmfunktion des EAP mit der vorliegenden Eigentümerstrategie in den Vordergrund zu stellen. Mit dem Flughafen vor der Haustüre ist die Region Basel mit der Welt vernetzt, was unter anderem für ihre Weiterentwicklung und Attraktivität entscheidend ist. Sicher ist, dass die eine oder andere Firma, die tausende von Arbeitsplätzen sichert, nicht hier wäre, gäbe es keinen Flughafen. Dies hätte fehlende Steuereinnahmen für Gemeinden und Kantone zur Folge. Die SVP-Fraktion begrüsst auch die gesetzten Ziele, um den Anliegen der fluglärmgeplagten Anwohner Rechnung zu tragen. Die SVP-Fraktion nimmt die Eigentümerstrategie grossmehrheitlich zur Kenntnis.

Simone Abt (SP) spricht für die SP-Fraktion, aber auch als Bewohnerin der Anflugschneise von Süden. Was hat es mit der Eigentümerstrategie auf sich? Einerseits soll es ein Bekenntnis des Kantons Basel-Landschaft zu seiner Zielsetzung sein. Andererseits soll sie auch als Anleitung für die Baselbieter Vertretung im Verwaltungsrat des EAP dienen. Dabei handelt es sich um zwei von 16 Stimmen. An dieser Stelle möchte die Rednerin im Namen der SP den Vertretern für ihre Leistung in diesem Gremium danken. Es handelt sich nicht um eine einfache Aufgabe und die Leistung ist nicht zu unterschätzen. Dennoch muss man realistisch sein: Es handelt sich lediglich um zwei von 16 Stimmen.

Es bestehen Interessen der Wirtschaft und die Bedeutung des EAP für die Region wurde bereits in extenso ausgeführt. Die Bedeutung für internationale Firmen wie auch Easyjet und den Frachtverkehr wurden hervorgehoben. Die andere Seite ist die Bevölkerung. Ihr geht es um Nachtruhe, Gesundheit und die Akzeptanz des Flughafens. Wie weit darf die Opferbereitschaft gehen? Auch die Attraktivität ist ein Thema. Es handelt sich um dicht besiedeltes Gebiet, also viele Betroffene in verschiedenen Wohnlagen. Die betroffenen Gemeinden protestieren laut. Es ist bedenklich, wie in der ganzen Diskussion zum Flughafen die Voten und das Engagement der Personen von deren Wohnsitz abhängen. Zugegebenermassen schliesst sich die Rednerin selbst mit ein. Man muss sich darüber im Klaren sein, dass Opferbereitschaft immer etwas sehr Schönes ist, ausser für diejenigen, welche das Opfer erbringen müssen. Es besteht eine gewisse Gefahr, dass die betroffenen Gemeinden irgendwann eine Fundamentalopposition einnehmen.

Wo kann man ansetzen? Die Nachtflugsperrung (ab 23 Uhr) wurde erwähnt und konnte offenbar erreicht werden, was super ist. Vermutlich kann am Wendepunkt in der Luft über Allschwil etwas geändert werden. Zusätzlich geht es um eine Beschränkung der Sudan- und Abflüge. Bei der 5-

Knoten-Regelung muss man berücksichtigen, dass die Flugzeuge technische Fortschritte gemacht haben. Heute ist es möglich, dass diese mit mehr als 5-Knoten-Rückenwind sicher landen können. Spielraum wäre gegeben, wenn man denn wollte.

Die SP-Fraktion wird die beiden Anträge, welche in der Kommission zur Sprache kamen, noch einmal stellen. Zusätzlich wird sie beantragen, dass über die vier Ziffern des Landratsbeschlusses separat abgestimmt wird, sofern es zu einer Abstimmung kommt. Insgesamt steht die SP-Fraktion der Eigentümerstrategie grossmehrheitlich kritisch gegenüber, weil den Nöten der betroffenen Bevölkerung zu wenig Rechnung getragen wird.

Christoph Buser (FDP) erklärt, die FDP-Fraktion nehme die Eigentümerstrategie grossmehrheitlich zur Kenntnis. Die angesprochenen technischen Themen wurden in der Kommission ausführlich diskutiert. Es geht um umhüllende Lärmkurve, Grenzwerte, Reduktion der Flugbewegungen, Zertifizierung der Rückenwindgeschwindigkeit etc. Das alles sind Themen, die nicht in ein Strategiepapier gehören, sondern in Umsetzungsplanungen Einfluss finden sollen. Die Diskussion erinnert den Redner an ein Fussballspiel: Die besten Trainer sitzen da jeweils auch auf der Tribüne. In der VGK sind offenbar auch viele der Meinung, sie eignen sich als Flughafendirektor. Auch hier eine Analogie zum Fussball: Wäre man Eigentümer und könnte den Trainer einfach auswechseln, dann könnte man entsprechend handeln. Hier ist es jedoch anders und das wurde bislang nicht erwähnt, auch nicht in den Ausführungen der Kommissionspräsidentin. Die Rolle des Kantons Basel-Landschaft ist in Bezug auf das Stärkeverhältnis zu relativieren. Es gibt 15 Verwaltungsräte, davon zwei aus dem Kanton Basel-Landschaft. Die beiden erreichen in letzter Zeit viel und leisten gute Arbeit. Sie haben den unmissverständlichen Auftrag des Regierungsrats, Punkt 4 (Fluglärmbelastung Rechnung zu tragen) und Punkt 6 (Wohnqualität in flughafennahen Gemeinden so wenig wie möglich beeinträchtigen) der Eigentümerstrategie zu vertreten. Selbstredend gibt es einen wirtschaftlichen Aspekt, dem ebenfalls in der Eigentümerstrategie Rechnung getragen wird. Genau das ist die Aufgabe des Verwaltungsrats des EAP und nicht zuletzt des Direktors, die Balance zu finden. Für den Geschmack des Votanten ist die Art und Weise, wie das Thema im Landrat abgewickelt wird, speziell. Wie oft wurde im Landrat über technische Aspekte und Massnahmen gesprochen, die von Experten des Flughafens anders beurteilt werden. Der Landrat ist nicht die richtige Ebene, um technische Massnahmen zu diskutieren. Mit den Vorgaben in der Eigentümerstrategie ist der Nährboden gelegt, um Massnahmen besprechen zu können, was ja auch stattfindet. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, den kommenden Änderungsanträgen nicht statt zu geben.

Klaus Kirchmayr (Grüne) sagt, es handle sich für die Grüne/EVP-Fraktion um ein schwieriges Traktandum. Es werden durchaus als positiv zu wertende Veränderungen wahrgenommen. Der Regierungsrat und die Vertreter im Verwaltungsrat des EAP machen einen guten Job. Regierungsrat Thomas Weber, Herr Lüscher, welcher das Dossier in der VGD betreut, und den Verwaltungsräten ist es zu verdanken, dass sie sich für das, was in der Eigentümerstrategie momentan steht, und sogar noch ein Stück mehr einsetzen. Das anerkennt man auch auf grüner Seite. Ebenfalls muss die strategische Komponente betrachtet werden. Es ist nun einmal so, dass Basel-Landschaft lediglich zwei von 13 Verwaltungsräten stellt. Leisten diese beiden das, was man möchte und was man in der Eigentümerstrategie bis jetzt vorgeschlagen hatte? Es war sicher kein dummer Zug, mit einem ehemaligen BAZL-Direktor jemandem als BL-Vertretung in den Verwaltungsrat zu schicken, der auch in Bezug auf technische Details den anderen Verwaltungsräten deutlich überlegen ist. Solange sich diese Person der Eigentümerstrategie verpflichtet fühlt. Dies nimmt der Redner wahr, durfte er doch auch an der entsprechenden VGK-Sitzung dabei sein und konnte sich somit direkt ein Bild machen. Klaus Kirchmayr spürt schon die bösen Blicke seiner Fraktionskolleginnen und -kollegen und beendet nun die lobenden Worte. Im Flughafendossier herrscht nicht nur Friede, Freude, Eierkuchen. Es muss festgestellt werden,

dass Vereinbarungen, die der Flughafen einging, wie beispielsweise die Südlandequoten, absolut, systematisch und über mehrere Jahre nicht eingehalten werden. Das geht einfach nicht. Der Abdrehpunkt verschiebt sich seit fünf Jahren sukzessive nach Süden. Alle, auch technische, Erklärungen sind angesichts der praktisch längsten Piste in ganz Europa leider nicht glaubwürdig. Hier lebt die operative Führung nicht das nach, was der Verwaltungsrat offensichtlich vorgibt. Es ist grundsätzlich feststellbar, dass die Eigentümerstrategie des Kantons Basel-Landschaft nicht die Wirkung beim Flughafenregime hat, die man gerne hätte. Das führt dazu, dass die Bevölkerung nicht nur die Faust im Sack macht, sondern ständiger wütender wird.

Gestern fand eine Einwohnerratssitzung in der grössten Gemeinde, Allschwil, statt. Heute um 12.00 Uhr wird die Gemeinde Allschwil entsprechend dokumentieren, dass ihr selbst als Gemeinde der Kragen geplatzt ist. Diese Entwicklungen beeinflussen den ganzen Kanton. Wenn sich die grösste Gemeinde des Kantons mit Rückendeckung der ganzen Bevölkerung querstellt, dann wird es problematisch auch für den Kanton Basel-Stadt. Das Verhalten des Nachbarkantons löste bei Klaus Kirchmayr grosse Enttäuschung aus. Die entsprechenden Vertretungen haben eine sehr einseitige Sicht auf das Flughafendossier und die Bevölkerungsanliegen finden einfach nicht die Gewichtung, die sie nach Ansicht BL haben sollte und auch in der Eigentümerstrategie abgebildet ist. Es führt kein Weg daran vorbei, dass auch im Kanton Basel-Stadt die Bevölkerung den Ärger von unten hinauf artikulieren muss. Das Problem sind nicht die französischen Kollegen. Da gibt es durchaus auch Bereitschaften. Das Problem ist ganz konkret im Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt zu verorten. Da wird es Änderungen brauchen. Der Mensch und die Gesundheit und Sicherheit für die Bevölkerung werden da ein höheres Gewicht erhalten müssen.

Aber auch im Kanton Basel-Landschaft ist es auf strategischer Ebene nicht mit der jetzigen Eigentümerstrategie getan. Für die Grüne/EVP-Fraktion ist nicht nachvollziehbar, weshalb keine Nachtflugsperrung von 23–6 Uhr etabliert werden kann. Das ist nicht nur beim Flughafen Zürich, sondern auch bei ganz vielen anderen Flughäfen der Fall. Im nördlichen Nachbarland gibt es sogenannte Kernruhezeiten. Auch ist dies kein Problem für die chemische oder die Pharmaindustrie. Beide haben mehrfach und schriftlich bestätigt, dass eine Nachtflugruhe von 23–6 Uhr kein Problem sei. Im Gegenteil würden viele der Expats, die mit viel Aufwand in die Schweiz geholt werden, gerne in Allschwil oder Binningen wohnen, da dies in der Nähe der Arbeitsorte liegt.

Für die Grüne/EVP-Fraktion ist klar, dass der Landrat das Zeichen setzen muss, dass die Eigentümerstrategie weiter in Richtung menschliche Gesundheit und weniger Lärm entwickelt werden muss. Nur so scheinen die anderen Partner beim Flughafen zu verstehen, was die Bevölkerung im Baselbiet wirklich bewegt. Deshalb wird die Fraktion gemäss Public Corporate Governance Gesetz einen Antrag mit konkretem Auftrag, zwei Punkte anzupassen, stellen. Der erste anzupassende Punkt verlangt das gleiche Regime wie der Flughafen Zürich hat, also eine Nachtflugsperrung zwischen 23–6 Uhr. Das ist für einen Flughafen, der sich im Einvernehmen mit der Bevölkerung weiterentwickeln möchte, keine übertriebene Forderung. Die zweite Forderung besagt, dass die An- und Abflüge von und nach Süden generell zu reduzieren sind. Aktuell wäre man bereits zufrieden, würde man die Abmachungen einhalten, nämlich die Beschränkung der Südlandequote auf 8 Prozent. In eine Strategie gehören jedoch nicht solche Zahlen. Die Grüne/EVP-Fraktion möchte, dass dieser Pfad, der einen grösseren Teil des Lärms verursacht, reduziert wird. Auch dabei handelt es sich um eine moderate Empfehlung oder Moderation, die den Flughafen in seiner Entwicklung in keiner Weise einschränkt. Zudem ist die Fraktion nicht damit einverstanden, dass ein bestimmter Vorstoss abgeschrieben werden soll. Dazu wird sich Werner Hotz noch detaillierter äussern.

Marc Scherrer (CVP) findet es schwierig, der Diskussion zu folgen, wenn man nicht Aviatik studiert hat oder als Pilot unterwegs ist. Auch in der Kommission hatte der Redner den Eindruck, er befinde sich in einer Aviatikexpertenrunde. Es ist wichtig, dass sich der Landrat auf das Wesentliche konzentriert und nicht in irgendwelchen Details verharrt. Für die Beurteilung braucht es ge-

sunden Menschenverstand.

Es ist nachvollziehbar, dass die Anliegen der Bevölkerung, besonders im Raum Allschwil, berechtigt und ernst zu nehmen sind. Befände sich der Flughafen in der Nähe des Laufentals, würde der Votant zugegebenermassen wohl in ein ähnliches Horn blasen. Die Aussage, dem Fluglärm wurde in den letzten Jahren zu wenig Beachtung geschenkt, ist teilweise berechtigt. Dennoch ist es wichtig, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren.

Auf der anderen Seite steht der EAP, der eine ganz bedeutende volkswirtschaftliche Komponente für die Region und den Kanton darstellt. CHF 1,6 Mrd. Wertschöpfung und über 25'000 Arbeitsplätze, die direkt oder indirekt durch den EAP geschaffen werden, sprechen für sich. Letztlich geht es darum, dass der Landrat als Parlament diese beiden Punkte berücksichtigt und eine Eignerstrategie verabschiedet, die beiden Komponenten gerecht wird. Die vorliegende Eignerstrategie nimmt die kritischen Anliegen der Bevölkerung so auf, dass sie richtig gewichtet werden, den EAP als volkswirtschaftliche Komponente weder stört noch verhindert. Man muss sich darüber im Klaren sein, dass Baselland nur zwei Verwaltungsräte von, gemäss der Berechnung des Redners, 16 Verwaltungsräten. Die heute zu verabschiedende Strategie muss mit dem kongruent sein, was der Gesamtverwaltungsrat macht und mit der Gesamtstrategie des EAP. Es bringt nichts, eine Eignerstrategie zu verabschieden, die so extrem ist, dass sie innerhalb der Strategie des EAP keine Wirkung hat. Es gibt das Commitment, dass die vorliegende Strategie am EAP wohlwollend aufgenommen wird. Alle die, welche keine Piloten oder Aviatikexperten sind, sollen mit gesundem Menschenverstand die von der Kommission überwiesene Eignerstrategie beurteilen. Dies zugunsten des Kantons Basel-Landschaft, zugunsten des EAP und der Arbeitsplätze. Abgesehen von einem Piloten aus Allschwil wird die CVP/BDP-Fraktion die Eignerstrategie einstimmig unterstützen.

Regina Werthmüller (parteilos) nimmt vorweg, dass eine Mehrheit der glp/GU-Fraktion die Eigentümerstrategie zur Kenntnis nehmen und die Abschreibung der Vorstösse befürworte. Eine Minderheit wird sich den Anträgen anschliessen. Viele Gründe für oder gegen die Kenntnisnahme der Eigentümerstrategie wurden bislang genannt. Zuletzt wurde auf die notwendige Kongruenz der Strategie mit der Haltung der Vertreter des Baselbiets aufmerksam gemacht. Die Vertreter des Baselbiets müssen das vertreten, was der Kanton als machbar und umsetzbar sieht. Die Eigentümerstrategie soll ein Handlungspapier oder eine Strategiebekundung des Regierungsrats zuhanden der BL-Vertreter im Verwaltungsrat des EAP sein, die sehr gute Arbeit leisten. In den vergangenen zwei Jahren konnte fast mehr erreicht werden, als in denen zuvor. Mit Umsicht und der Fähigkeit, vernetzt zu sein, wird im Verwaltungsrat Einfluss genommen. Die Verwaltungsräte können ihre Strategie in einem Gesamtgremium einbringen, wo sie lediglich zwei von 16 Vertretern ausmachen und dies in einem politischen Umfeld, das auch Frankreich betrifft. Frankreich ist ein starker Partner und hat das Sagen. Die im Raum stehende Forderung nach einer Nachtflugsperrung von 23–6 Uhr ist nachvollziehbar. Die durch die Flugroute lärmbelastete Bevölkerung sieht die glp/GU-Fraktion durchaus. Es werden jedoch auch die Bemühungen der Verwaltungsräte wahrgenommen, dieser Problematik Rechnung zu tragen. So wurde in die Strategie aufgenommen, dass es keine geplanten Abflüge nach 23 Uhr mehr geben soll. Das ist ein erster Schritt in die richtige Richtung. Auf der anderen Seite sieht man aber auch den «Leuchtturm» EAP und seine strategisch-wirtschaftliche Auswirkung als Arbeitgeber, Zulieferer und Transporteur von Reisenden. Es handelt sich um einen wichtigen Standort, der nicht vergrault werden soll. Deshalb appelliert die Rednerin an den Landrat, sich am Mach- und Umsetzbaren zu orientieren und den Verwaltungsratsvertretern das Vertrauen und Handlungsspielraum zu geben.

Sven Inäbnit (FDP) spricht für die Minderheit der FDP-Fraktion. Es ist nicht so, dass sich in der VGK ein Expertengremium für Aviatik unterhalten habe, sondern ein Expertengremium von lärmgeplagten Flughafenwohnern. Die ersten Schritte seitens EAP, Regierungsrats und Eigner-

treter werden geschätzt. Diese wichtigen Schritte werden auch von dem Teil der Bevölkerung, welchen der Redner repräsentiert, anerkannt. Dieser vom Anflugregime betroffene Bevölkerungsteil beträgt rund ein Viertel bis zu einem Drittel der Gesamtbevölkerung des Kantons. Diese Schritte reichen aber noch nicht. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb aufgrund rein technischer Überlegungen zur Rückenwindknotenregelung die Begrenzung der Südan- und Abflüge nicht möglich sein soll. Man kann sagen, dass die Politik keine Handhabe habe. Das kann aber keine Argumentation sein. Es geht darum, den Eigentümervertretern im Verwaltungsrat den Rücken zu stärken, die politische Forderung der betroffenen Bevölkerung aufrechterhalten zu können. Deshalb muss das in der Strategie strategisch formuliert und nicht mit technischen Daten unterlegt werden. Mit der Beschränkung der Nachtflugstunden gemäss der Strategie ist die Fraktionsminderheit einverstanden. Auf der anderen Seite möchte die Minderheit, dass explizit die Reduktion der Südan- und Abflüge als strategisches Ziel festgehalten wird. Im Namen der Minderheit wird der Redner einen Rückweisungsantrag mit einem konkreten Auftrag stellen: «Südan- und Abflüge sind – soweit sicherheitstechnisch möglich – weiter zu begrenzen.» Der Verwaltungsrat müsse für die wirtschaftliche Prosperität des Unternehmens EAP verantwortlich sein, ist ein oft geäussertes Argument. Dazu gibt es nichts ausser dem Passus zu ergänzen, dass letztendlich wirtschaftliche Prosperität auch von der Akzeptanz eines Flughafens im betroffenen Gebiet abhängt. Das ist genauso eine Verantwortung, welcher sich der Verwaltungsrat annehmen muss. Diese Forderung stellt keinen Widerspruch zu anderen Forderungen dar. Im Namen der betroffenen Bevölkerung in der Schneise Allschwil, Schönenbuch, Binningen, Bottmingen und Reinach bittet der Votant dem Anliegen Nachdruck zu verschaffen.

Jan Kirchmayr (SP) ist nicht vom Fluglärm betroffen, wohnt er doch in Aesch. Dennoch: Jede grosse Partei wird einmal jährlich von der Novartis zu einem Gespräch eingeladen. Die SP fragte anlässlich dieses Gesprächs nach, ob Novartis von einer Nachtflugsperrre betroffen wäre. Novartis antwortete klar, dass eine Nachtflugsperrre ab 23 Uhr kein Problem sei. Eine Nachtflugsperrre ab 22 Uhr bedinge eine kleine Umstellung. Das Argument, die Nachtflugsperrre schade der Wirtschaft, ist keines, denn, wenn es für die Novartis kein Problem ist, ist es das auch nicht für andere Firmen. Man kann nun sagen, die Bedürfnisse der Bevölkerung werden mit den Änderungen in der Eigentümerstrategie ernst genommen. Es braucht aber Lösungen und zwar jetzt, damit die Akzeptanz der Bevölkerung gegenüber dem Flughafen vorhanden ist. Die Alternative ist eine Fundamentalopposition gegen den EAP. Es kann nicht das Ziel sein, dass der EAP grundsätzlich in Frage gestellt wird. Am Ende kann man sich schon hinter technischen Vorgaben verstecken. Eine Nachtflugsperrre ist aber eine politische Vorgabe. Alle Anwesenden wurden gewählt, um zu entscheiden. Es ist Aufgabe des Landrats, diese Entscheide zu treffen. Deshalb muss man Lösungen finden, bringen und deshalb die angekündigten Anträge unterstützen.

Hanspeter Weibel (SVP) entnahm der Debatte, man müsse sich zu allfällig vorhandenem Expertenwissen in dieser Sache ausweisen können. Im Aufwachen ist auch der Redner Experte. Was Aviatikkenntnisse anbelangt: 1996 war der Votant einer von drei Gründungsaktionären, die eine schweizerische Fluggesellschaft gegründet haben. Während mehrerer Jahre wurden kommerzielle Passagierflüge in der Schweiz wie auch in Europa durchgeführt. Grundsätzlich ist es äusserst bedenklich, dass der Regierungsrat eine ganz grosse Chance verpasst hat. In der Eigentümerstrategie steht das, was aktuell anerkannt ist und woran gearbeitet wird. Nichts darin enthält etwas von dem man sagen könnte, es bietet einen Ausblick nach vorne. Vielmehr handelt es sich um Rückschritte. Zur Erinnerung: Es gibt in der Schweiz eine gesetzliche Vorgabe der generellen Nachtflugsperrre, analog dem Nachtfahrverbot für Lastwagen, zwischen 22–6 Uhr. Es gibt Flughafen mit abweichender Regelung, aus welchen Gründen auch immer. Seinerzeit hat bereits Regierungsrat Adrian Ballmer in Aussicht gestellt, der Regierungsrat strebe an, dass der EAP über dieselbe Nachtflugsperrre wie Zürich verfüge. Die Chance, die Nacht-

flugsperre zwischen 23–6 Uhr in die Eigentümerstrategie zu schreiben, hat man nun verpasst. Die jetzige Version ist ein Rückschritt zur ursprünglichen Zielsetzung. Man kann doch nicht in einer Strategie, welche die Zukunft definieren soll, das aktuellere niederschreiben.

Des Weiteren möchte Hanspeter Weibel mit einem Irrtum aufräumen. Es wird immer davon geredet, die beiden Verwaltungsräte des Kantons Basel-Landschaft würden über bescheidenen Einfluss verfügen. Die französischen Verwaltungsräte sind mit Sicherheit nicht immer einig. Die schweizerischen bringen es immerhin fertig, mit einer Stimme zu sprechen. Die Franzosen widersprechen sich teilweise. Es ist also völlig falsch, davon auszugehen, dass man im Verwaltungsrat und auf die Strategie keinen Einfluss habe.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens ist unbestritten. Eine Chance wurde dennoch verpasst, denn es wird in Zukunft weitere Anliegen geben, für die es wichtig ist, die Bevölkerung für sich zu gewinnen. Je länger man das Signal aussendet, diese Stimmen nicht aufzunehmen, desto kritischer wird die Einstellung zum EAP. Auf die Gefahr hin, sich zu wiederholen: Ursprünglich wurde der EAP als Passagierflughafen gebaut. Irgendwann entschied der Verwaltungsrat des E-AP, dass das Frachtfluggeschäft ausgebaut wird. Eigene Finanzmittel aus Reserven, die eigentlich an die Eigner hätten abgeführt werden müssen, wurden zum Aufbau des Frachtfluggeschäfts verwendet.

Anlässlich einer UEK-Sitzung vor langer Zeit konnte man mit den verschiedenen Carriern reden und nach dem Einfluss der Nachtflugsperre fragen. Easyjet antwortete, es habe für sie notwendige Anpassungen zur Folge. Mit einer Regelung wie sie aktuell in Zürich gilt, nämlich einer Nachtflugsperre 23 Uhr mit einer Abbaureserve bis 23.30 Uhr könnte man leben. Flugverkehr wird immer komplexer und es kommt immer zu Verspätungen. Man versucht zwar, und da wurden bereits grosse Fortschritte gemacht, dass ein Flugzeug in Europa nur dann starten kann, wenn es ohne grosse Schleife direkt am Zielflughafen landen kann. Auch die Einführung des Green Approach, also des Landens im Segelflug, was weniger Lärm verursacht und weniger Treibstoff verbraucht, ist ein Fortschritt. Interessant ist der Begriff «Leuchtturm» für den Flughafen. Der Redner hält den Begriff Nebelhorn für passender, immerhin nimmt man den Flughafen ja hauptsächlich akustisch wahr. Es wäre zu begrüssen, wenn der Nebel über dem Flughafen wenigstens zwischen 23–6 Uhr vermieden werden könnte. Der Votant äusserte sich für eine Minderheit. Weil der Regierungsrat es verpasst hat, die Chance zu nutzen, würde Hanspeter Weibel allfällige Anträge in diese Richtung unterstützen.

Werner Hotz (EVP) bedankt sich ebenfalls für das Engagement der Baselbieter Verwaltungsräte. Aber die Ankündigung des EAP, dass man darauf hinarbeitet, dass ab 23 Uhr, wenn möglich nicht mehr geflogen werden soll, ist wie die Ankündigung, dass die Chance besteht, dass möglicherweise eine Schwalbe auftaucht, die allenfalls den Frühling ausmachen könnte. Mehr hat man momentan nicht in der Hand. Die Baselbieter Bevölkerung wird die Entwicklung des Fluglärms beim EAP sehr genau beobachten. Der Erfolg der EAP-Strategie in Bezug auf Fluglärm ist messbar. Nimmt der Lärm signifikant ab, ist das gut. Falls nicht, besteht weiterhin akuter Handlungsbedarf.

Andreas Bammatter (SP) sagt, das Thema Flughafen sei ein Dauerbrenner. Heute geht es um die Strategie. Persönlich sieht es der Redner nicht als Aufgabe des Landrats, sich direkt in das operative Geschäft einzumischen. Wenn dieser jedoch für die Rahmenbedingungen zuständig ist und die verantwortlichen Stellen nicht sinngemäss handeln oder handeln können, dann muss sich der Landrat weiterhin einbringen. Die SP-Fraktion und die anderen Fraktionen sind deshalb für eine sorgfältige Auslegung der Strategie. Leider wurden die Vorstösse, beispielsweise die Überprüfung und Anpassung der An- und Abflugroute (2017/365), salopp gesagt in einem Dreizeiler abgehandelt und zur Abschreibung empfohlen. Der Votant erinnert daran, dass der Vorstoss ohne Gegenstimme überwiesen wurde. Der Vorstoss wurde mit 82:0 Stimmen überwiesen und nun liegen ein Dreizeiler und der Antrag auf Abschreibung vor. Die SP-Fraktion wird die Vorlage deshalb

zurückweisen respektive ablehnend zur Kenntnis nehmen. Der Grund dafür ist, dass das Anliegen eine grosse Anzahl von Menschen betrifft und der Landrat verantwortlich dafür ist, dass diese angemessen vertreten werden. So ist beispielsweise in der Beilage 1 zur Eigentümerstrategie zu lesen: «Die Interessen des Wirtschaftsstandortes und der Bevölkerung des Kantons Basel-Landschaft werden berücksichtigt.» Weshalb steht nicht «der Bevölkerung und des Wirtschaftsstandortes»? Warum kommt die Wirtschaft immer zuerst?

Der Vorstoss des Redners – 2017/365 – liegt zur Abschreibung vor. Heute wurde ein gleichlautender Vorstoss mit Bezug auf den Abdrehpunkt eingereicht. Das Thema ist leider noch nicht abgehandelt.

Die SP ist nicht gegen den Flughafen. Die Bevölkerung – und das ist die praktisch einstimmige Meinung der Landratsfraktionen – muss angemessen geschützt werden. Das bedeutet: Nachtflugsperrung und Optimierung der An- und Abflugroute bzw. des Abflugregimes. Die SP-Fraktion wird die Abschreibung der entsprechenden Vorstösse nicht unterstützen.

Oskar Kämpfer (SVP) meldete sich zu Wort, obwohl er weder Experte im Aufwachen noch der Aviatik ist. Letztendlich geht es hier um ein Geschäft, das vom Regierungsrat kommt und im Landrat beraten werden sollte. Dabei handelt es sich jeweils um Gremien, welche die Bevölkerung abbilden. Es ist anzunehmen, dass sich Anton Lauber als Allschwiler im Regierungsrat entsprechend eingebracht hat. Wenn es wirklich so dramatisch ist, müsste er ja auch ein Interesse daran haben. Die folgende Feststellung wird den Redner sicherlich sehr beliebt machen: Alle, die sich über den so schlechten Schlaf beschwerten, zogen freiwillig dahin, wo sie wohnen und wussten, dass es den Flughafen gibt. *[Unruhe]* Fakt ist, dass heute über die Eigentümerstrategie gesprochen wird. Diese nimmt sehr wenig Rücksicht darauf, dass es einzelne Diskussionen gegeben hat, ob die Vertretung beim EAP verbessert werden könnte. Das erfüllt der Staatsvertrag, nicht die Eigentümerstrategie. Es gab noch einige andere unsichere Äusserungen und längere Vorträge. Diese dienen jedoch nicht dazu zu rechtfertigen, weshalb eine Rückweisung erfolgen sollte. Eine Rückweisung wird offenbar nur angestrebt, weil die Eigentümerstrategie in der neuen Zusammensetzung des Landrats beraten werden soll. Demokratie bedeutet Konsensfindung unter allen. Auf das Baselbiet bezogen ist dies etwas weiter zu fassen als auf Binningen und Allschwil. Jetzt liegt ein Geschäft vor, das demokratisch erarbeitet wurde. Ebenfalls liegt ein demokratischer Kommissionsentscheid vor. Die Diskussion soll in diesem Sinne nicht weiter vertieft werden. Abschliessend noch eine Feststellung aus dem Eigentümergesetz: Die Vorlage wird dem Landrat zur Kenntnisnahme unterbreitet. Die Rückweisung kann nur mit einer 2/3-Mehrheit beschlossen werden.

Roman Klausner (AVP) auf der einen Seite ist klar, dass praktisch alle Allschwiler und Binninger sich zu diesem Thema heute äussern. Auf der anderen Seite soll man mit der Eigentümerstrategie aufzeigen, wo man in Zukunft hinmöchte. Aufgrund der Machtverhältnisse im Verwaltungsrat des EAP wird es sehr schwierig werden, dies umzusetzen.

Klaus Kirchmayr verwies auf die Debatte im Einwohnerrat Allschwil. Der Allschwiler Gemeinderat gab eine Petition ein, die sich gegen den Fluglärm richtet. Es hat nichts damit zu tun, wo man wohnt oder ob man umziehen möchte. Es ist ganz klar: Von 23–6 Uhr muss die Nachtruhe eingehalten werden. Das ist einer der wichtigsten Punkte. Wenn man sich vor Augen führt, in welchem Ausmass der Flughafen ausgebaut werden soll, wird einem klar, dass die Zeiten nicht mehr reichen werden. Da muss man ansetzen. Im Herbst wird man die gesammelten Unterschriften überreichen.

Christoph Buser (FDP) findet einen Punkt ganz wichtig: Es wurde gesagt, die Eigentümerstrategie habe nicht die gewünschte Wirkung. Ja, weil die Machtverhältnisse so sind, wie sie sind. Wer fordert, dass die Nachtflugsperrung im erwähnten Ausmass festgelegt werden soll, hat dies Konsequenzen. Vom EAP heisst es, dass der heutige Carrier gehe, wie beim Flughafen in Rom. Zürich

wurde genannt. Zürich hat jedoch kein Easyjet, weil deren Businessmodell da nicht umgesetzt werden kann. Man kann die Strategie fahren und sagen, man möchte Easyjet gar nicht mehr. Für die Wirtschaft ist allerdings wichtig, am Morgen wegfliegen und am Abend landen zu können und das muss nicht nach 23 Uhr sein.

Die Fusion der Crossair mit der Swissair liegt noch nicht lange zurück. Die neue Swiss wollte dann plötzlich nicht mehr ab Basel fliegen. Man soll sich an das dadurch ausgelöste Geschrei erinnern. Heute gibt es einen Carrier, der an anderer Stelle bewies, dass er abzieht, wenn die Rahmenbedingungen nicht stimmen. Deshalb sind aus Sicht des Votanten in der Eigentümerstrategie die richtigen Punkte in der richtigen Tonalität enthalten. Es wurde erwähnt, die beiden Verwaltungsräte machen einen guten Job. Diese beiden sagen jedoch, dass sie mit dieser Eigentümerstrategie arbeiten können. Alles darüber Hinausgehende sei kontraproduktiv und werde kurzfristig Schaden anrichten. Wenn diese beiden einen guten Job machen, weshalb hört man dann nicht auf sie? Der Landrat soll ein Strategiepapier und keine technischen Vorschriften, die einem irgendwann im Weg stehen, verabschieden.

Jürg Vogt (FDP) fragt den Landrat, worüber abgestimmt werde: Über die Eigentümerstrategie. Worauf wurde man in Bezug auf den Flughafen immer wieder vertröstet? Auf die Eigentümerstrategie. Die Vorlage ist gut, aber nicht zufriedenstellend. Es sind 20'000 Allschwiler, fast so viele Binninger und Reinacher, also ein Grossteil der Baselbieter Bevölkerung, betroffen. Der Stellenwert der Eigentümerstrategie ist für diese Bevölkerung enorm hoch. Sie muss schärfer formuliert und mehr zugunsten der Bevölkerung sein, als sie es jetzt ist.

Balz Stückelberger (FDP) bemerkt zu den Anträgen, dass man sich vergegenwärtigen müsse, dass man über eine Strategie und nicht ein Massnahmenpaket rede. In der Strategie werden klare Aussagen zum Fluglärm und zur Wohnqualität der Bevölkerung gemacht. Dabei handelt es sich um strategische Ziele. Die FDP-Fraktion ist der Meinung, das reicht. Entscheidend ist, was man daraus macht. Wenn man sieht, dass zurzeit bereits geprüft wird, auch mit den französischen Kollegen, wie die Starts ab 23 Uhr verboten werden können, dann ist das genau das, was machbar ist. Das ist ein Riesenschritt im Vergleich zu dem, was in den letzten Jahren gemacht wurde. Das gilt es auch einmal zur Kenntnis zu nehmen.

Bei den Südanflügen bringt es nichts, irgendwelche Ziele und Quoten auf operativer Ebene in der Strategie festzulegen. Es handelt sich tatsächlich um ein technisches Problem. Es gibt einen Automatismus. Sobald die Quote überschritten wurde, führt dies zu Massnahmen und Diskussionen. Die Knotenregelung wird bereits überprüft. Am 29. Januar veröffentlichte der Regierungsrat eine Medienmitteilung dazu. Dennoch ist es eine technische Frage. Entweder es geht oder es geht nicht. Wenn es geht, kann sie angepasst werden. Andernfalls müsste der Flughafen bei mehr als fünf Knoten Wind ganz gesperrt werden, was wohl auch im Interesse von keinem ist. Der Landrat soll aufhören, konkrete Massnahmen in die Strategie schreiben zu wollen, sondern sich mit strategischen Zielsetzungen begnügen und sich darauf konzentrieren, was wirklich gemacht wird. Es muss auch anerkannt werden, dass zum Schutz der Bevölkerung tatsächlich etwas unternommen wird.

Stephan Ackermann (Grüne) findet es spannend, der Diskussion zu folgen. Als ganz normaler Landrat, der weder lärmgeplagt ist noch in der Nähe des Flughafens wohnt, wundert sich der Redner, dass der ökologische Aspekt nicht auch in die Eigentümerstrategie aufgenommen wurde. Lärm wurde thematisiert. Ein grosser Teil ist direkt betroffen. Aber die ganze Diskussion zu Klimanotstand und Klimaresolution wurde bisher mit keinem Wort erwähnt. Die Gelegenheit ist zu nutzen, die Strategie, wie beantragt, zurückzuweisen und den Forderungskatalog mit der Auseinandersetzung mit dem Umgang des CO₂-Ausstosses des ganzen Flugverkehrs des EAP zu ergänzen. Wird beispielsweise eine CO₂-Gebühr eingeführt und der Flugverkehr ein Stück weit so gere-

gelt? Eventuell fliegen dann keine Flugzeuge zwischen 23–6 Uhr mehr oder die eine oder andere Person überlegt sich, das Wochenende in Basel und nicht in Barcelona zu verbringen.

Klaus Kirchmayr (Grüne) nimmt auf zwei Voten Bezug.

Es hätte überrascht, hätte Oskar Kämpfer mit seinem Votum einen Beliebtheitspreis gewinnen wollen. Das war noch nie sein Stil und hätte ihn nicht so erfolgreich werden lassen, wie er es ist. Hier ist ihm aber zu widersprechen. Dem Argument ist einfach zu widersprechen. Dass die Bevölkerung gar nicht hätte dahin ziehen müssen, weil sie weiss, dass da der Flughafen ist, ist insofern nicht relevant, als dass sich der Lärm rund um den Flughafen aufgrund neu eingeführter Verfahren massiv verschiebt. Die Startkurve hat sich um einen Kilometer nach Süden verschoben. Das wusste niemand, als er dahin zog. Das Bashing der sich wehrenden Bevölkerung ist in aller Form zurückzuweisen.

An Balz Stückelberger: Bevor dieser Anträge angreift, sollte er sie zuerst lesen. Es werden keine konkreten Ziele in Zahlen genannt. Dass die Flughafenbetriebszeiten von 23–6 Uhr eingestellt werden sollten, steht in jeder Strategie jedes Flughafens. Nachdem ein Verwaltungsrat vorhanden ist, der sich, wie Hanspeter Weibel sehr gut ausgeführt hat, sehr grosse Freiheiten nimmt, beispielsweise die Entwicklung des Flughafens einfach vorzunehmen ohne sich an die entsprechende Legitimation zu halten, ist es nichts als vernünftig, als Eigentümer etwas greifbarere Ziele in die Strategie zu setzen. Wischiwaschi-Ziele, womit der Flughafen machen kann, was er will, führen genau zu dem, was niemand will, nämlich einer Fundamentalopposition gegen den Flughafen.

Rahel Bänziger (Grüne) äussert sich nicht als Kommissionspräsidentin. Ebenfalls in Richtung Balz Stückelberger: Was ist denn eine Strategie, wenn nicht die Festsetzung einer Nachtruhe und das Verlangen einer Reduktion? Die Massnahmen dazu sollte dann der EAP vorschlagen, was er auch gemacht hat. Der EAP sagt, es gebe entweder ein Verbot oder die umhüllende Lärmkurve. Der Vorschlag besagt einzig, eine Strategie, nämlich die Lärmreduktion und die Nachtruhe, vorzugeben. Es ist unerklärlich, wie Balz Stückelberger darauf kommt, dass es sich hierbei um Massnahmen handeln soll und man sich mit der Prüfung zufrieden geben soll. Zwei Jahre lang wird geprüft, ob dies überhaupt möglich ist. Damit kann man nicht zufrieden sein. Es müssen Nägel mit Köpfen gemacht werden. Immer nur warten und hoffen geht nicht. Das Gesundheitsrisiko im Umfeld eines Flughafens ist bedeutend.

Christoph Buser befürchtet, dass die Airlines wegziehen. Aber wohin denn? Alle anderen Flughäfen haben längere Nachtflugverbote als der EAP. Das ist eine leere Drohung und das geht überhaupt nicht.

Zum Verwaltungsrat: Dieser solle sich gefälligst machbare Ziele setzen. Die Rednerin ist auch Teil eines Verwaltungsrats. Da nimmt man aber nicht die Rechnung des letzten Jahrs und setzt darauf basierend das finanzielle Ziel fest. Man setzt sich Ziele, die erreicht werden müssen. Genauso sollte dies hier auch gehandhabt werden. Man soll sich nicht am Machbaren orientieren, sondern daran, was man erreichen möchte und wie das Unternehmen gerettet und gesichert werden kann, nämlich indem die Akzeptanz in der Bevölkerung verbessert wird. Würde man sich nur am Machbaren orientieren, würde niemand im Landrat mehr politisieren. Deshalb ist den Anträgen zuzustimmen und die Eigentümerstrategie zur Überarbeitung zurückzuweisen.

Dominik Straumann (SVP) weist darauf hin, dass es störend sei, wenn eine Kommissionspräsidentin in dem Ausmass ihre eigene Meinung äussert, auch wenn es legitim und rechtlich korrekt ist, dies zu tun. Vor allem bei einem Mehrheitsentscheid der vorberatenden Kommission ist es nicht geschickt, sich entgegen deren Meinung zu äussern. Damit wird der Anschein erweckt, den Kommissionsbericht gegen den eigenen Willen unterzeichnet und die Rolle als Kommissionspräsident oder –präsidentin nicht verstanden zu haben. Der Redner weiss, dass die Fluglärmmthematik

ein Kernanliegen von Rahel Bänziger ist, trotzdem bittet er darum, dass das Kommissionspräsidium die Leitung der Kommission wahrnimmt und keine so starke politische Wertung kundtut.

Klaus Kirchmayr (Grüne) gibt eine Fraktionserklärung ab und weist das Votum des Vorredners zurück. Es geht nicht, dass ein Landrat in seiner Meinungsäusserungsfreiheit beschränkt wird. Die Regel ist, dass eine Meinungsäusserung im Landrat möglich ist. Der entsprechende Kommissionspräsident hat sich jeweils von seinem Platz zu erheben. Deshalb ist dies absolut legitim.

Regierungsrat **Thomas Weber** (SVP) erwähnt, es sei das erste Mal, dass über die Eigentümerstrategie des Flughafens diskutiert werde. Der EAP befindet sich nicht im Eigentum des Kantons Basel-Landschaft. Gemäss dem Staatsvertrag von 1949 gehört der Flughafen Frankreich und der Schweiz. Die Eigentümerstrategie bezweckt ein Gleichgewicht von Nutzung und Schutz beziehungsweise der Anliegen der Wirtschaft und der Bevölkerung. Der Redner dankt für die anerkennenden Worte an die Adresse der Verwaltungsratsdelegation.

Die Aussage, das Machbare reiche nicht, kann der Redner nicht unterstützen. In der Politik muss mehr als das Machbare gefordert werden. Aber ein Verwaltungsrat, der dem Unternehmen und dem Eigentümer verpflichtet ist, muss sich am Machbaren orientieren. Zwei von 16 Verwaltungsräten sind Baselbieter. Der eine ist Vizepräsident des Verwaltungsrats. Die Tatsache, dass die beiden Mitglieder den Verwaltungsrat in eine Richtung bewegen konnten, ist bemerkenswert. Sie hätten auch überstimmt werden können. Das wird der Fall sein, wenn sie etwas Unmögliches oder etwas nicht Machbares fordern. Sie haben es auch geschafft, dass die Delegation Suisse, in der auch Basel-Stadt und das BAZL vertreten sind, für die Reduktion der Südanflüge die Überprüfung der Knotenregelung unterstützt. Dem muss nun auch Frankreich noch zustimmen. Das Ganze ist auf einem guten Weg. Deshalb weist der Redner den Vorwurf zurück, dass der Regierungsrat von Basel-Stadt sich der Problematik nicht bewusst ist. Der Regierungsrat hat sich ebenfalls bewegt. Das Bewusstsein steigt – gestern wurden im Grossen Rat entsprechende Vorstösse diskutiert. Eine Motion für eine Einführung der Nachtflugsperrung von 23-6 Uhr wurde mit einem deutlichen Mehr abgelehnt.

Zur Verschärfung der Nachtflugsperrung eine Analogie: Wie die Baselworld ein Flaggschiff für die MCH-Group ist, ist Easyjet ein Flaggschiff für den EAP. Easyjet hat Maschinen auf dem Flughafen stationiert und kann relativ gut dorthin ausweichen, wo die Flugzeiten länger sind, beispielsweise nach Paris, Genf oder Schiphol. Easyjet würde relativ rasch handeln, wenn ihnen ihr Betriebsmodell in Basel verunmöglicht würde. Der Redner hält dies für ein zu grosses Risiko.

Die Strategie sollte gemäss dem Antrag der Kommission zur Kenntnis genommen werden.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Detailberatung Landratsbeschluss*

Titel und Ingress

Keine Wortmeldungen.

Ziff. 1

Landratspräsident **Hannes Schweizer** (SP) erklärt den formellen Ablauf der Abstimmung: Laut § 10 Abs. 2 Bst. a des Gesetzes über die Beteiligungen können Eigentümerstrategien nicht vom Landrat geändert werden. Sie können zur Kenntnis genommen oder mit einer Zweidrittelmehrheit zurückgewiesen werden. Anträge mit einem konkreten Auftrag an den Regierungsrat werden dem Rückweisungsantrag beigelegt. Es liegen zwei Anträge vor, die einander gegenübergestellt wer-

den.

Der Antrag von Sven Inäbnit lautet:

Rückweisung mit dem Auftrag, Südan- und -abflüge – soweit sicherheitstechnisch möglich – weiter zu begrenzen.

Der Antrag von Klaus Kirchmayr lautet:

Rückweisung mit folgenden Aufträgen:

- 1. Es ist eine Nachtflugsperrung zwischen 23 und 6 Uhr anzustreben.*
- 2. Die An- und Abflüge von und nach Süden sind generell zu reduzieren.*

::: Der Landrat zieht den Antrag von Sven Inäbnit dem Antrag von Klaus Kirchmayr mit 50:33 Stimmen vor.

::: Der Landrat lehnt den Rückweisungsantrag mit 41:38 Stimmen bei einer Enthaltung ab.

– *Detailberatung Landratsbeschluss*

Ziff. 2 – 4

Keine Wortbegehren.

– *Rückkommen*

Es wird kein Rückkommen verlangt.

– *Schlussabstimmung*

::: Mit 48:30 Stimmen bei 5 Enthaltungen wird dem Landratsbeschluss zugestimmt.

Landratsbeschluss

Eigentümerstrategie Flughafen Basel-Mulhouse (EuroAirport)

vom 16. Mai 2019

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- 1. die vorliegende Eigentümerstrategie des EAP zur Kenntnis zu nehmen;*
 - 2. Vorstoss Motion 2017/364 abzuschreiben;*
 - 3. Vorstoss Postulat 2017/365 abzuschreiben;*
 - 4. Vorstoss Postulat 2017/373 abzuschreiben.*
-