

Beschluss des Landrats vom 14.02.2019

Nr. 2508

7. Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2017

2018/772; Protokoll: bw, pw

Kommissionspräsident **Franz Meyer** (CVP) hält fest, dass es 2017 erneut mehr Passagiere gegeben habe. Die Anzahl Passagiere stieg im Vergleich zu 2016 um 8 % auf 7,9 Mio. Passagiere. Die Gesamtzahl an Start und Landungen blieb praktisch gleich. Eine wiederum starke Zunahme konnte beim Frachtaufkommen mit rund 64'000 Tonnen (entspricht einer Erhöhung um 17 % gegenüber dem Vorjahr) festgestellt werden. Die Lärmbelastung blieb 2017 insgesamt weitgehend stabil. Im Vergleich zum Vorjahr wurden, trotz der leicht steigenden Bewegungszahlen und trotz hoher Südländequoten von 10,3 % (Vorjahr: 5,9 %), teilweise tiefere Lärmwerte registriert.

Die Umweltschutz- und Energiekommission wurde dieses Jahr nicht nur von Markus Stöcklin, Leiter Recht BUD, sondern auch von zwei Vertretern der VGD, Generalsekretär Olivier Kungler und Tobias Lüscher, Controller Beteiligungen, begleitet.

Die Kommission nahm den Bericht des Regierungsrats grundsätzlich zustimmend zur Kenntnis. Die vom Landrat im letzten Jahr verabschiedeten Handlungsempfehlungen zuhanden Regierungsrat wurden einerseits direkt umgesetzt und zum anderen Teil von den zuständigen Stellen aufgenommen. In diesem Zusammenhang wurde informiert, dass die französische Luftfahrtbehörde, Direction générale de l'aviation civile (DGAC), den Auftrag erhielt, innert zwei Jahren zu prüfen, ob eine gänzliche Aufhebung der Starts nach 23.00 Uhr möglich ist.

Kritisch hinterfragt wurde die erneute Überschreitung des Maximalwerts von 10 % der Südanflüge sowie die erneute höhere Anzahl lauter Ereignisse während den Nachtstunden. Die Südanflüge wurden meteorologisch gerechtfertigt. Die allgemeingültige, internationale Regelung besagt, dass bei einer Rückenwindkomponente Nord von über fünf Knoten oder bei speziellen Wettersituationen aus Sicherheitsgründen Südländungen erfolgen müssen. Dies hat Anflüge über bevölkerungsreiche Gebiete zur Folge. Vonseiten VGD wurde aufgezeigt, dass sich der Regierungsrat bemüht, die DGAC dazu zu bewegen, die Fünfknotenregelung zu überdenken und allfälligen Spielraum auszuloten. Ausserdem ist langfristig geplant, mit der sogenannten begrenzten Lärmkurve ein Instrument der Steuerung der Flugbewegungen und der damit verbundenen Lärmbelastung der Bevölkerung einzuführen.

Der Kommission wurde zudem vonseiten VGD erläutert, wie die Eigentümerstrategie des Kantons betreffend EAP aussieht und über welche Steuerungsmöglichkeiten der Kanton Basel-Landschaft verfügt. Die Eigentümerstrategie hat nur für den Kanton Basel-Landschaft Geltung und wirkt sich konkret auf die beiden Kantonsvertreter im Verwaltungsrat des EAP aus. Die komplexen Governancestrukturen des EAP wurden ebenfalls dargelegt. Die EAP-Strukturen bedingen, dass für jedes Anliegen die entsprechenden Kanäle benutzt werden müssen. Beispielsweise wurde darauf hingewiesen, dass der Verwaltungsrat des EAP nicht abschliessend über die letzte Startzeit am Abend befinden kann, da es sich hierbei um eine Frage des Flugregimes handle und demnach der Entscheid der Luftfahrtbehörde vorbehalten ist.

Die UEK nahm insbesondere die Bemühungen des Regierungsrats zur Umsetzung der landrätlichen Hauptempfehlungen positiv zur Kenntnis. Die Anstrengung für die erörterte Fünfknotenregelung, unter Berücksichtigung des prioritären Sicherheitsaspekts, wurde zustimmend aufgenommen. In Bezug auf die geforderten Nachtflugsperrungen zwischen 23.00 und 06.00 Uhr wurde in der Kommission begrüsst, dass seitens EAP erstmals öffentliche Signale zu vernehmen waren, die darauf abzielen, möglichst wenig Flugbewegungen in dieser Zeit zu erreichen.

Die Umweltschutz- und Energiekommission beantragt dem Landrat einstimmig mit 11:0 Stimmen,

den Bericht über den Stand der Bemühungen der Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahr 2017 zur Kenntnis zu nehmen.

Rahel Bänziger (Grüne) beantragt die Durchführung einer Eintretensdebatte.

://: Der Landrat lehnt es mit 35:31 Stimmen bei 1 Enthaltung ab, eine Eintretensdebatte durchzuführen.

– *Detailberatung Landratsbeschluss*

Titel und Ingress

Keine Wortmeldungen.

Ziffer 1

Rahel Bänziger (Grüne) stellt einen Änderungsantrag: «Der Bericht der Fluglärmkommission über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastungen im Jahre 2017 wird ab- lehrend zur Kenntnis genommen.»

Eigentlich möchte die Rednerin nicht mehr über dieses Thema debattieren, ist es doch zum Ver zweifeln. Es gibt einige, kleine Zeichen aus der VGD, die glücklicherweise das Fluglärm dossier übernommen hat, welche in die richtige Richtung führen. Es wurde beispielsweise eine Vernehm lassung zum Zielobjektblatt durchgeführt und der Antrag für die längst fällige Risikoanalyse erteilt. Dennoch: Alle Jahre wieder regt sich der Landrat über den Bericht der Fluglärmkommission auf. Wie jedes Jahr wird von der Fluglärmkommission nichts vorgeschlagen, um den Lärm zu reduzie ren. Sie wird ihrer Aufgabe also nicht gerecht. Der Lärm wird beschrieben, gerechtfertigt und ver waltet. Anstatt den Lärm und das Lärmwachstum zu vermindern, zu reduzieren und Massnahmen auszuschöpfen, um die betroffene Bevölkerung zu schützen. Die Fluglärmkommission gehört ab geschafft, weil sie ihre Aufgabe schlichtweg nicht erfüllt.

Die Rednerin müsste jedes Jahr aufs Neue die einzelnen Falschangaben aus dem Bericht dieser Kommission wiedergeben. Sie beschränkt sich im Folgenden auf einige Punkte.

Zu den Südlandungen: 2017 wurde die 8 %-Quote mit 10,3 % schon wieder überschritten. Die Grenze liegt nämlich nicht bei 10 %. Ab 8 % muss analysiert und ab 10 % Massnahmen getroffen werden. 2018 gab es sogar 11 % Südlandungen. Das führt zu merklich mehr Lärm. Wenigstens das wird im FLK-Bericht richtig wiedergegeben, neben der Verschiebung der Flugbahnen in Rich tung Süden über Binningen und Allschwil. Wie lange soll dies noch so weitergehen? Der Regie rungsrat ist bereit, sich ein Postulat der Votantin überweisen zu lassen. Das freut die Rednerin und sie hofft sehr, dass die leidige Fünfknotenregelung aufgehoben werden kann. Notabene birgt dies kein Sicherheitsrisiko, weil heute alle Flugzeuge standardmässig mit 10 Knoten Rückenwind lan den können müssen. EasyJet-Maschinen können dies sogar bei 15 Knoten Rückenwind.

Zum Nachtflugverkehr: In den letzten Nachtstunden zwischen 05.00 und 06.00 Uhr nahm der Lärm in Binningen merklich zu. Lärmereignisse über 70db zwischen 22.00 und 06.00 Uhr nahmen eben falls zu. Das sind Ereignisse, die einen aufschrecken lassen. Das wird durch die minimalen Lärm reduktionen an anderen Orten nicht aufgehoben. Sehr aussagekräftig ist die Grafik auf Seite 11 des FLK-Berichts: Im Jahr 2011 gab es 400 Nachtflugbewegungen. 2017 waren es 1100. Das Beste kommt im FLK-Bericht aber auf der letzten Seite: Die Gesundheitsstudie. Wieder wird ge sagt, dass die Resultate der SiRENE-Studie noch nicht konsolidiert vorliegen würden. Doch! Die liegen bereits seit zwei Jahren vor und wurden vollständig publiziert, leider jedoch nur in englischer Sprache. Zitat aus dem FLK-Bericht: «In Hinblick auf kausale Erklärungen für die Zusammenhän ge zwischen Lärmexposition und gesundheitlichen Folgen besteht aber noch viel Unsicherheit.» Die Votantin fragt sich, was und wie die Kommissionsmitglieder lesen respektive woher sie ihre

Informationen nehmen. Hier liegt der Hund wahrscheinlich beim BAZL begraben und dieses zitiert die FLK doch sehr gerne. Das Deutsche Umweltbundesamt anerkennt in seinem Fluglärmbericht bereits seit 2010 die negativen Auswirkungen von Fluglärm, insbesondere nachts, auf die Gesundheit. Seit 2017 anerkennt dies auch der Bundesrat. Aufgrund der vielen Studien (SiRENE, SAPALDIA) anerkennt der Bundesrat den nachgewiesenen kausalen Zusammenhang zu vermehrt auftretenden Herz-/Kreislaufkrankungen (1,5 x grösseres Risiko), erhöhtem Diabetesrisiko (doppelt so hoch) und Konzentrationsstörungen. Der Bund anerkennt die Folgerungen der Studien, die FLK ist aber weiterhin der Ansicht, dies sei noch nicht belegt. Wie viele Studien braucht es denn noch? Wenigstens die bereits vorhandenen soll die FLK lesen. Dass die FLK die wissenschaftlich bewiesenen Zusammenhänge in ihrem Bericht immer noch in Frage stellt, zeugt nicht gerade von Fachkenntnissen, die man eigentlich in einer solchen Kommission erwarten darf. Der Flughafen, dem die neusten Studien auch bekannt sein sollten, spielt weiterhin mit der Gesundheit der Bevölkerung unter der Flugschneise. Es liegt wohl im Interesse des EAP, dass der Lärm in die Schweiz verschoben wird, ist er doch da nicht verpflichtet, bauliche Lärmschutzmassnahmen zu zahlen, entgegen der Situation im Elsass. Der Regierungsrat schreibt in seinem Bericht zum FLK-Bericht: «Die Empfindlichkeit der Bevölkerung dem Lärm gegenüber sei gestiegen.» Nein! Der Lärm nahm zu. Seit 2011 hat er sich mehr als verdoppelt. In Allschwil verdoppelte sich der Lärm in der Nacht sogar innert vier Jahren. Die Bemerkung des Regierungsrats, die Bevölkerung sei quasi ein Sensibelchen, kommt einer Verhöhnung der betroffenen Bevölkerung gleich.

Zum Bericht der UEK: Was soll denn die begrenzende Lärmkurve sein? Dies wird vom EAP immer wieder als neuer Slogan verkauft, analog «Ariel wäscht weisser». In all den Veranstaltungen, an denen die Votantin teilgenommen hatte, konnte ihr nicht erklärt werden, was die begrenzende Lärmkurve wirklich ist. Im UEK-Bericht ist zudem ein Fehler vorhanden: Sie sagt, der Verwaltungsrat des EAP könne nicht bestimmen, wann am Abend das letzte Flugzeug starten würde. Gemäss Kenntnis der Rednerin bestimmt der Verwaltungsrat die Öffnungszeiten des EAP und demzufolge auch, wann das letzte Flugzeug starten oder landen kann.

Es gibt Forderungen, die weiterhin bestehen. Das Nachtflugverbot zwischen 23.00 und 06.00 Uhr wie es beim Flughafen Zürich gilt. Das muss auch beim EAP eingeführt werden. Dieser Auftrag besteht seit Jahren und es wird auf die Umsetzung gewartet. Die wirtschaftliche Bedeutung ausgehender Mitarbeitenden darf bei der ganzen wirtschaftlichen Bedeutung des EAP nicht vernachlässigt werden.

Rahel Bänziger ist über den Bericht der FLK nicht überrascht, vom Bericht des Regierungsrats enttäuscht und vom Bericht der UEK hätte sie mehr erwartet, vor allem auch vor dem Hintergrund der Diskussionen im Landrat zu diesem Thema. Zu den Gesundheitsstudien: In einem UEK-Bericht wurde geschrieben, dass die UEK über die Publikation dieser Studien vom Regierungsrat und der Verwaltung informiert werden soll. Wo war diese Information? Die UEK braucht diese unbedingt.

Es ist schade, hat die UEK ihre Aufgabe nicht wahrgenommen. Aus diesem Grund stellt die Votantin den Antrag, den FLK-Bericht wie im letzten Jahr ablehnend zur Kenntnis zu nehmen. Dieser Antrag wird einstimmig von der Grüne/EVP-Fraktion unterstützt. Die ablehnende Kenntnisnahme 2018 löste eine grosse Kaskade aus. Im Landrat war es ein kleiner Schritt, der jedoch dazu führte, dass die Eignerstrategie des EAP vom Regierungsrat zurückgezogen wurde, obwohl das Geschäft bereits der VGK zur Beratung überwiesen worden war. Der Flughafen versprach eine Halbierung der Starts. Es wird angeregt, die Fünfkontenregelung zu überarbeiten. Wenn der Landrat jetzt zum Courant normale übergeht und der Bericht, dass wieder nichts gemacht wurde, zur Kenntnis genommen wird, dann wird der letztes Jahr aufgebaute Druck abgelassen. Die Votantin bittet den Landrat inständig, den Bericht ablehnend zur Kenntnis zu nehmen, dies auch als Unterstützung des Regierungsrats und dafür, damit dasjenige, was im letzten Jahr erreicht wurde, nicht zum Stillstand kommt.

Linard Candreia (SP) führt aus, dass die FLK keine neuen Massnahmen geprüft habe. Das ist zu wenig für einen Bericht. Der Fluglärm wird beschönigt und verharmlost. Klar, der Lärm hat zwischen 23.00 und 24.00 Uhr abgenommen, dafür nahm er zwischen 22.00 und 23.00 Uhr zu. Der Regierungsrat versteckt sich hinter scheinbar eingehaltenen Grenzwerten. Der Redner meint, der Regierungsrat muss sich mit mehr Vehemenz für die Reduktion der Lärmbelastung einsetzen. Wie Rahel Bänziger ausgeführt hat, ist auch Linard Candreia der Ansicht, der Druck muss aufrechterhalten werden. Dies ist im Interesse aller. Ein schöner Teil der SP-Fraktion wird den Antrag unterstützen und den Bericht ablehnend zur Kenntnis nehmen.

Markus Dudler (CVP) erklärt, dass die CVP/BDP-Fraktion den Antrag nicht unterstütze. Seit dem letzten ablehnenden Entscheid 2018 ist relativ wenig Zeit vergangen und doch ist einiges gegangen. Dies lässt sich nicht anhand der Zahlen herauslesen, sondern ist an der Denkweise und den Diskussionen im Verwaltungsrat festzustellen. Die Aussage, dass der Verwaltungsrat entscheiden könne, wann der Flughafen schliesst, möchte der Redner von Regierungsrätin Sabine Pegoraro verifiziert haben.

Zur Fünfknotenregelung: Es ist äusserst heikel, wenn die Politik bei einem Thema der Sicherheit Druck aufsetzt. Persönlich kann der Votant diese Verantwortung nicht übernehmen, ist er doch kein Fachmann. Die Maximalgeschwindigkeit des Rückenwinds für gefahrlose Landungen soll nicht von der Politik vorgegeben werden. Diese Entscheidung liegt nicht in ihrer Kompetenz. Es gilt zu überlegen, ob technisch Mögliches auch wirklich zu einem Standardprozedere gemacht werden soll.

Dem Thema Fluglärm gehört weiterhin Beachtung. Für die CVP/BDP-Fraktion hat die Nachtruhe, dass nach 23.00 Uhr keine Starts und Landungen am EAP mehr erfolgen, Priorität. Die Fraktion möchte jedoch ein positives Zeichen aus dem Landrat senden, indem der Bericht, nicht wohlwollend, aber zur Kenntnis genommen wird.

Werner Hotz (EVP) unterstützt als betroffener Anwohner den Antrag von Rahel Bänziger und staunt darüber, wie die Grenzwerte aber auch die Abflugrouten problemlos in die eine und auch andere Richtung verschoben werden können. Dies wieder ruckgänglich zu machen, scheint da um einiges komplizierter zu sein.

Der Redner fordert die Fluglärmkommission auf, die SiRENE-Studie aufzunehmen, für ihre Berichte zu verwenden und die Nachtruhe der Baselbieter Bevölkerung nachhaltig zu schützen.

Wie der Kommissionspräsident bereits erwähnt hat, wurden öffentliche Signale seitens des EAP betreffend Nachtruhe ausgesendet. Es sollte nun darauf geachtet werden, dass es nicht bei diesen Signalen und Absichtserklärungen bleibt, sondern dass auch Zahlen und Fakten folgen.

Jürg Vogt (FDP) kommt auf die Enttäuschungen zu sprechen, welche Rahel Bänziger angesprochen hat. Der Redner ist ebenfalls über die erwähnten Stellen enttäuscht, insbesondere aber über diejenigen Landräte, die zu Beginn des Traktandums den Saal verlassen haben. Auch dank des Flughafens gehören die vom Fluglärm betroffenen Gemeinden zu denjenigen, die in den Finanzausgleich einzahlen. Und wenn es ums Geld geht, bleiben normalerweise alle im Saal und hören zu. Das Thema Fluglärm ist ein leidiges Thema, aber es muss ernst genommen werden. Die Regierung geht nun in die richtige Richtung und die Landräte sollen mitgehen und den Bericht ablehnend zur Kenntnis nehmen.

Klaus Kirchmayr (Grüne) sagt, das Traktandum sei vor etwa einem halben Jahr im Rahmen des letzten Fluglärmberichts schon mal ausführlich diskutiert worden. Die Unzufriedenheit des Landrats wurde deutlich, mit ca. 70 Stimmen, zum Ausdruck gebracht. Im neuen Fluglärmbericht hat sich jedoch nichts geändert: Die gleichen Argumente, die gleichen nichtssagenden Themen, die gleichen Falschinformationen. Dies ist ein klarer Anhaltspunkt dafür, wie heute abgestimmt werden

sollte. Denn, wenn heute nicht auch Nein gesagt wird, ändert sich wiederum nichts. Die Regierung sollte unterstützt werden, denn diese hat – im Gegensatz zur Fluglärmkommission – etwas verändert. Bezüglich der Fluglärmkommission: Der Bericht ist unbrauchbar. Es wird keine Vertretung der Bevölkerung sichtbar und der Bericht enthält lediglich Schutzbehauptungen. Der Zeitpunkt ist nun da – auch für die Regierung – in der Besetzung der Fluglärmkommission Remedur zu schaffen. Es ist Zeit, dass die Präsidentin der Fluglärmkommission zurücktritt. So kann nicht weitergemacht werden. Es braucht ein Zeichen, dass sich bei der Fluglärmkommission etwas verändert. Der Antrag von Rahel Bänziger soll unterstützt werden.

Felix Keller (CVP) knüpft an das Votum des Vorredners an. Über den Fluglärmbericht diskutiert der Landrat nun zum 17. Mal und der Redner ist bereits zum 10. Mal dabei. Es ist ein ziemlich schwieriges Thema. Der Bericht trägt den Titel «Bericht über die Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung» und die letzten 17 Jahre waren diesbezüglich keine Erfolgsgeschichte. Der Fluglärm hat sich bislang nicht vermindert, sondern hat zugenommen. Aus den Berichten der Fluglärmkommission konnte noch nie eine Massnahme zur Verminderung des Lärms entnommen werden. Mit der letzten «ablehnenden zur Kenntnisnahme» des Berichts konnte sicherlich etwas bewirkt werden. Der Verwaltungsrat wurde hellhörig und hat gemerkt, dass etwas gemacht werden muss. Der Druck muss aufrecht erhalten bleiben, um das kleine Etappenziel zu erreichen, dass die Anzahl Flüge nach 23.00 Uhr halbiert wird. Dies ist zumindest ein erster kleiner Schritt in die richtige Richtung. Das langfristige Ziel von Allschwil ist es, die gleichen Flugspernzeiten wie in Zürich zu erreichen. 8'000 Betroffene haben dieses Ziel mitunterschrieben und diese müssen ernst genommen werden. Dazu braucht es die Unterstützung von allen, von den Baselbietern, den Städten und primär auch vom Regierungsrat. Die CVP-Allschwil wird dieses Ziel akribisch mitverfolgen.

Urs Kaufmann (SP) nimmt den Bericht ablehnend zur Kenntnis und ist der Ansicht, dass die Fluglärmkommission den Landrat nicht ernst nehmen.

Beim letzten Fluglärmbericht wurde moniert, dass die lauten Lärmwerte über eine Stunde ausgemittelt werden und entsprechend die Bedeutung der lauten Ereignisse abgemindert werden. Die Fluglärmkommission schreibt nun im Bericht, die Durchschnittsdauer von einer Stunde sei sehr kurz und der Glättungseffekt deshalb sehr klein, laute Einzelereignisse würden damit zu stark gewichtet. Weiter wurde bei der letzten Diskussion moniert, dass die absoluten Lärmwerte im Bericht gut und transparent dargestellt werden sollten. Was wurde gemacht? Es wurde die Tabelle mit den Werten eines Jahres im neuen Bericht abgebildet. Die Tabelle allein sagt aber nichts über die Entwicklungen der maximalen Lärmwerte über die Jahre hinweg aus. Die Werte eines Jahres bringen nichts. Die Fluglärmkommission soll sich mehr Mühe geben, die Anliegen ernst nehmen und die Informationen entsprechend darstellen und aufbereiten.

Christoph Buser (FDP) stellt fest, die Stimmung im Landrat sei immer etwas anders als in der Kommission, die den Bericht einstimmig zur Kenntnisnahme empfiehlt.

Man muss zum einen den Lärm anschauen, zum anderen aber auch die Bedeutung des Flughafens. Im Landrat wird, insbesondere von der Allschwil-Fraktion, immer nur die eine Seite beleuchtet. Der Lärm ist zwar ein Thema und wird auch in den Kommissionsdiskussion anerkannt, aber er ist nicht das einzige Thema. Die FDP-Fraktion steht hinter dem Flughafen und möchte auch dessen wirtschaftliche Bedeutung hervorheben. Selbstverständlich sollen auch die Interessen der Anwohner gewahrt werden. Diesbezüglich passiert nun aber etwas. Mit der Streichung der Südstarts hat man ein deutliches Zeichen erhalten. Die Prozesse, gerade bei einem trinationalen Flughafen dauern teilweise etwas länger. Diese Zeit muss gewährt werden. Wenn der Landrat immer wieder sagt, es sei sowieso alles zu lärmig und schlecht, dann hat dies letztlich auch einen Einfluss auf die Airlines, die sich vielleicht auch über andere Flughafenoptionen Gedanken machen. Eine diffe-

renzierte Diskussion im Landrat wäre trotz der anstehenden Wahlen wünschenswert. Die grosse Mehrheit der FDP-Fraktion wird den Bericht zur Kenntnis nehmen.

Hansruedi Wirz (SVP) hat an der UEK-Sitzung Informationen erhalten, die in die richtige Richtung weisen. Aus diesem Grund hat die Kommission den Bericht ohne Gegenstimmen zur Kenntnis genommen. Die SVP-Fraktion wird dies der Kommission gleichtun.

Regierungsrat **Thomas Weber** (SVP) führt aus, die Nutzungs- und Schutzinteressen miteinander in Einklang zu bringen, stelle eine grosse Herausforderung dar. Dessen ist sich der Regierungsrat bewusst. Der Flughafen kann nicht ohne die Unterstützung der Bevölkerung existieren; umgekehrt kann man den Flughafen nicht stilllegen und gleichzeitig der Ansicht sein, der Wirtschaftsstandort profitiere davon. Auf diesem Grat bewegt sich die Regierung. Aber es passiert etwas bei der Forderung nach Aufhebung der Starts nach 23.00 Uhr: Die Aufhebung wird zu einem Wegfall von 1'200 bis 1'400 Starts führen. Am 29. Januar 2019 hat zudem die Regierung mitgeteilt, dass sie nicht länger bereit sei, die Überschreitung der 10 %-Schwelle weiterhin zu akzeptieren. Dabei handelt es sich weniger um ein politisches als um ein Flugsicherheitsproblem. Der Regierungsrat hat beim BAZL interveniert. Weiter wird das Thema inhaltlich im Zusammenhang mit dem Postulat 2018/822 von Rahel Bänziger nochmals im Landrat diskutiert; der Regierungsrat empfiehlt die Entgegennahme dieses Postulats.

– *Schlussabstimmung*

://: Mit 40:38 Stimmen wird, wie von Rahel Bänziger beantragt, der Bericht der Fluglärmkommission über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahr 2017 ablehnend zur Kenntnis genommen.

Landratsbeschluss

betreffend Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2017

vom 14. Februar 2019

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

Der Bericht der Fluglärmkommission über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahr 2017 wird ablehnend zur Kenntnis genommen.
