

Beschluss des Landrats vom 30.03.2023

Nr. 2111

17. Eigentümerstrategie Flughafen Basel-Mulhouse (EuroAirport) 2023/56; Protokoll: mko, gs

Kommissionsvizepräsidentin **Simone Abt** (SP) führt aus, dass der Landrat gemäss Gesetz über die Beteiligungen alle vier Jahre Kenntnis von der aktuellen Eigentümerstrategie seiner Beteiligungen nehme. Für den EuroAirport als eine der strategisch wichtigen Beteiligungen legte der Regierungsrat erstmals im November 2018 eine Eigentümerstrategie vor, die vom Landrat am 19. Mai 2019 zur Kenntnis genommen wurde. Pünktlich liegt nun die überarbeitete Eigentümerstrategie des EAP zur Kenntnisnahme vor.

Die übergeordnete Stossrichtung der Eigentümerstrategie ist das Halten der zwei Sitze im Verwaltungsrat sowie des Vizepräsidiums, weiter sollen der Konflikt zwischen Wirtschaftsstandort und Arbeitsstätte sowie der Umweltverträglichkeit und Wohnqualität möglichst geringgehalten werden. Die strategischen Ziele beinhalten die Festigung und den Erhalt des Status als schweizerischer Landesflughafen sowie die Weiterentwicklung der Geschäftsfelder Passagier-, Frachtflugverkehr und Industrie. Die Geschäftstätigkeit soll auf eine möglichst krisenfeste Basis abgestützt werden. Der EAP fokussiert dabei auf Kundenbedürfnisse und wirtschaftlichen Erfolg, wobei er die Anliegen der Bevölkerung im Flughafenumfeld berücksichtigt. Weiter engagiert sich der Flughafen für eine Reduktion des CO₂-Austosses und eine CO₂-Neutralität bis 2030.

Ein besonderes Augenmerk gilt der Fluglärm-Thematik: Seit 1. Februar 2022 gilt ein Nachtflugverbot zwischen 23 und 6 Uhr. Diesbezügliche Ausnahmen (z. B. Expressfracht, Verspätungsabbau) sind im Rahmen der Umsetzungsarbeiten zu definieren. Mit dem Verbot von geplanten Starts nach 23 Uhr wird gemäss Regierungsrat der nächtliche Fluglärm signifikant reduziert und die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sichergestellt. Hingegen bleibt die erste Nachtstunde (22-23 Uhr) kritisch, weil geplante Starts der zweiten Nachtstunde (23-0 Uhr) vorverlegt werden. Das Projekt ist laut Regierungsrat noch nicht abgeschlossen.

2019 wurde das RNAV-Verfahren (satellitengesteuerten Flächennavigation) eingeführt, was zu einer unerwünschten Verschiebung der Flugspuren in Richtung Süden, über Schweizer Gebiet, führte. Das ist mittlerweile korrigiert. Eine Herausforderung ist nach wie vor die Südlandequote. Es gilt, dass die Lärmbekämpfung der Pistenrichtung kein bestimmender Faktor sein darf, wenn die Rückenwindkomponente inklusive Böenspitzen den Wert von 5 Knoten übersteigt. Eine den Süden entlastende Heraufsetzung ist aufgrund der in Frankreich geltenden Regelungen nicht möglich. In diesem Zusammenhang wurde mit dem BAZL und dem Flughafen eine Auslegeordnung vereinbart, welche sonstigen Massnahmen denkbar sind, damit die festgelegten Schwellen für die Südlandungen von 8 bis 10 % eingehalten werden können.

Der Regierungsrat bittet den Landrat, von der Eigentümerstrategie des EAP Kenntnis zu nehmen und die damit zusammenhängenden Vorstösse abzuschreiben.

Die Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission befasste sich mit der Vorlage an ihren Sitzungen vom 3. Februar und 10. März 2023. Die erste Sitzung fand auf dem EuroAirport statt. Von der VGD nahmen Regierungsrat Thomas Weber, Generalsekretär Olivier Kungler, Thomas Kübler, Leiter Standortförderung Baselland, und Tobias Lüscher, Controller der Beteiligungen, teil. Vom EAP standen der Kommission am 3. Februar 2023 Raymond Cron, Vizepräsident des Verwaltungsrats des EuroAirports, sowie Flughafendirektor Matthias Suhr zur Verfügung.

Das Eintreten auf die Vorlage war unbestritten.

Die Kommissionsmitglieder beschäftigten sich in ihrer Beratung der Eigentümerstrategie vorrangig mit dem Thema Fluglärm und den Massnahmen dagegen. Dabei wurden Verbesserungen gegenüber der Situation vor vier Jahren konstatiert und der Einsatz insbesondere der beiden Baselbieter

Verwaltungsratsvertreter wurde verdankt. Begrüsste wurde die Aufnahme des Nachtflugverbots in die Eigentümerstrategie. Auf der anderen Seite wurde kritisiert, dass das Verbot geplanter Starts ab 23 Uhr noch nicht zu wirklich befriedigenden Ergebnissen geführt habe. Einzelne Kommissionsmitglieder kritisierten den Detaillierungsgrad der Eigentümerstrategie gerade in diesem Punkt, da sie fanden, sie würde zu sehr ins operative Geschäft des Flughafens eingreifen. Zu Diskussionen Anlass gaben auch die vom Regierungsrat im Landratsbeschluss beantragten Abschreibungen diverser Vorstösse.

Ein paar Zahlen zu 2022: Das Passagieraufkommen nach coronabedingtem Einbruch liegt wieder bei etwa 7 Millionen, vergleichbar mit 2015. Die passagierstärkste Fluggesellschaft vor Ort ist mit grossem Abstand easyJet, Pristina war 2022 die am häufigsten angeflogene Destination. Das Frachtgeschäft hielt sich trotz Pandemie und Ukrainekrieg gut. Befördert wurden insgesamt 114'000 Tonnen.

Die EAP-Vertreter zitierten 6 für den Flughafen wesentliche Herausforderungen: 1. Politische Akzeptanz im Flughafenumfeld: Der EAP als verantwortungsvoller, verlässlicher und solider Partner, 2. Binationalität im Alltag, 3. Konsequente Umsetzung der Lärmstrategie, 4. Reduktion des CO₂-Ausstosses, 5. Rechtssicherheit im Bereich Arbeitsrecht im Schweizer Sektor, was eine staatsvertragliche Vereinbarung zwischen Schweiz und Frankreich erfordern würde, 6. Umsetzung Bahnanbindung.

Aus Sicht der Kommission hat die konsequente Umsetzung der Lärmstrategie die höchste Priorität. Langfristig soll gemäss den Flughafenvertretern dem EAP ein Lärmkorsett mit begrenzenden bzw. umhüllenden Lärmkurven angelegt werden, was zu mehr Rechtssicherheit und Berechenbarkeit führen würde. Da das französische Recht dieses Instrument nicht kennt, ist eine zeitnahe Umsetzung (vor 2025) schwierig. Als kurzfristige Massnahme ist deshalb vorrangig dafür zu sorgen, in der Nacht (22-24 Uhr) den Fluglärm zu reduzieren. Im Betriebsreglement des EAP ist das Verbot geplanter Starts ab 23 Uhr festgehalten und seit 1.1.2022 in Kraft – eine Bestimmung, die von den beiden Baselbieter Verwaltungsratsvertretern erfolgreich eingebracht wurde, nicht zuletzt mit Hilfe des Rückenwinds aus dem Landrat.

Die Kommissionsmitglieder konstatieren, dass dieses Verbot nicht wie gedacht umgesetzt wurde und wird. Verglichen mit 2019 gab es zwischen 22 und 23 Uhr zwar 68 % weniger Starts, doch der «Start» bezieht sich laut EAP-Betriebsreglement (das sich nach französischem Recht richtet) nicht auf das Abheben des Flugzeugs («take off»), sondern auf das Verlassen des Standplatzes auf dem Flughafenvorfeld («block off»). Ein Flugzeug, das um 23 Uhr «block off» startet, hebt erst 15 bis 20 Minuten später ab. Aufgrund der Schliessung der zweiten Nachtstunde (23-24 Uhr) für Starts kommt es somit zu einer Vorverlegung und einem Gedränge der Abflüge gegen 23 Uhr, was dazu führt, dass die effektive Lärmbelastung zwischen 23 und 23.15 Uhr um 50 % zugenommen hat. Sowohl die Kommissionsmitglieder wie auch die EAP-Vertreter fanden, dass diese Situation nicht akzeptabel sei und korrigiert werden müsse. Ziel der Massnahme war eine Reduktion der Bewegungen um 80 %.

Sowohl die Vertreter des EAP als auch der VGD hielten fest, dass in Gesprächen zwischen der französischen Zivilluftfahrtbehörde, dem BAZL und den betroffenen Gemeinden versucht wurde, die Airlines zu überzeugen, die Starts früher anzusetzen. Eine zeitnahe Umsetzung ist jedoch nicht machbar.

Die Kommissionsmitglieder beschäftigten sich ausserdem mit der Frage der binationalen Natur des Flughafens und der Rolle Frankreichs als Standort und somit politisch verantwortliche Instanz. Dabei wurde festgestellt, dass in Frankreich andere Normen gelten (z. B. take off/block off), wobei es unrealistisch ist, die dort zuständigen Behörden zu einer abweichenden Auslegung im Sinne von Ausnahmeregelungen zu bewegen. Dies betrifft insbesondere die 5-Knotenregelung bei Rückenwind. Die Schweizer EAP-Delegation versucht immerhin, das BAZL davon zu überzeugen, eine risikobasierte Analyse zu machen, ob sich auf der 4 Kilometer langen Piste die Knotenzahl

nach oben verändern liesse. Das BAZL würde Hand bieten. Letztlich müsste jedoch Frankreich gewillt sein, gegen eine eigene gesetzliche Bestimmung zu verstossen, wovon laut Direktion nicht auszugehen sei.

Um ein bisschen Einfluss auf das Fluggeschehen zu nehmen, verbleiben drei Möglichkeiten: 1. Tarifäre Anreize, 2. Verschärfung der Lärmzertifizierung der Flugzeuge ab 22 Uhr und 3. Startverbots für sehr lärmintensive Flugzeugkategorien.

Bei den Expressmaschinen, von denen eine mittlere einstellige Anzahl bereits ab 5 Uhr morgens landet, zeigt sich deutlich das Dilemma zwischen den gesundheitlichen und den wirtschaftlichen Aspekten des Flughafens. Ein Teil der Kommission warnte davor, mit einer zu restriktiven Politik dieses Geschäftsmodell zu gefährden und dem Wirtschaftsstandort zu schaden. Auf der anderen Seite wurde die Meinung vertreten, dass sich bei der Expressfracht die Schraube noch etwas anziehen liesse, da die Expressisten keine Alternative in Form von vernünftigen Ausweichmöglichkeit haben. Bei den verspäteten Landungen der hier basierten Passagierflugzeuge riet der EAP-Vertreter, flexibel zu sein, da es ansonsten zu Ausfällen von Flugzeugverbindungen am frühen Morgen käme, die wiederum dem Standort zugutekommen.

Ein Mitglied kritisierte, dass sich die Eigentümerstrategie in einem fragwürdigen Detaillierungsgrad in das operative Fluggeschäft einmische. Der Fokus sollte stattdessen auf der Umsetzung der politisch und gesellschaftlich gewünschten Bedingungen liegen. Ein weiteres Mitglied betonte, wie wichtig es sei, am strategischen Grundsatz des EAP als «schweizerischem Landesflughafen» festzuhalten. Der französische Staat verfolge hier andere Interessen und könne die Schweizer Seite u. a. punkto Steuern und Arbeitsrecht unter Druck bringen. Es sei deshalb wichtig, dass der Verwaltungsrat und die beiden Basel ein gemeinsames Verständnis entwickeln und aufrechterhalten, denn sonst dürften sämtliche Interessen, nicht nur jene betreffend Lärmschutz, viel schwieriger zu verteidigen sein.

Der Regierungsrat beantragt, gleichzeitig mit der Kenntnisnahme der Eigentümerstrategie mehrere Vorstösse abzuschreiben. Die Kommissionsmitglieder diskutierten diese teils kontrovers, hauptsächlich jeweils mit dem Argument, dass man von einer Lösung des Problems des nächtlichen Fluglärms noch weit entfernt sei und in der Eigentümerstrategie die darin vorgebrachten Forderungen nicht ausreichend aufgenommen seien.

Die Kommission empfiehlt Abschreibung der Vorstösse bis auf einen, nämlich das Postulat 2020/654 («Jetzt sofort durchsetzen: Nachtflugverbot von 23h bis 6h zur Vermeidung von Herz-Kreislauf-Todesfällen»). Hier wurde argumentiert, dass die Forderung des Postulats, der Regierungsrat solle sich zwingend und umgehend für ein Nachtflugverbot einsetzen, nicht erfüllt sei. Die VGD war der Meinung, dass diese Forderungen mit der Eigentümerstrategie aufgenommen sind. Mit 6:5 Stimmen sprach sich die Kommission jedoch dafür aus, das Postulat stehen zu lassen.

Die übrigen Vorstösse empfiehlt die Kommission zur Abschreibung.

Drei Vorstösse wurden aus dem Landratsbeschluss entfernt, weil sie entweder bereits überwiesen, aber noch nicht in der zuständigen Kommission behandelt sind, oder weil sie bereits abgeschrieben sind. Die Kommissionsmitglieder beschlossen einstimmig, dem Landrat die Kenntnisnahme der Eigentümerstrategie Flughafen Basel-Mulhouse (Ziffer 1 Landratsbeschluss) zu empfehlen. Den geänderten Landratsbeschluss als Ganzes empfiehlt die Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission mit 7:2 Stimmen bei 2 Enthaltungen zur Annahme.

– *Eintretensdebatte*

Urs Roth (SP) dankt der Kommissionsvizepräsidentin für ihre ausführlichen Erläuterungen. Er will sich kürzer fassen. Die VGK hat sich – wie gehört – an zwei Sitzungen eingehend mit der Strategie der EuroAirports (EAP), aber auch mit der Eigentümerstrategie des Kantons Basel-Landschaft auseinandergesetzt. Es soll auf zwei Kernaussagen eingegangen werden: Die wirtschaftliche Bedeutung des EAP ist unbestritten; es soll aber genauso unbestritten sein, dass eine langjährige

Forderung, die jetzt aufgenommen wurde, unterstützt wird. Gemeint ist das Nachtflugverbot ab 23.00 Uhr. Zwischen der Eigentümerstrategie, die den Punkt aufgenommen hat, und der konkreten Umsetzung gibt es eine Auseinandersetzung. Gemeint war, dass der Take off ab Startbahn um 23.00 Uhr zu gelten habe – und nicht das Verschieben des Flugzeugs ab Startplatz, was dazu führt, dass auch eine halbe Stunde später noch Flugbewegungen in grösserem Ausmass zu erdulden sind. Darum muss die Regierung bzw. müssen die Vertreter im Verwaltungsrat des EAP selbstverständlich beharrlich an dieser Position festhalten – und dies so umsetzen, wie man es initial eingebracht hat.

Man kann es kurz machen, weil die vorberatende Kommission sich einstimmig einig war. Die SP-Fraktion unterstützt die Kenntnisnahme der Vorlage bzw. der Eigentümerstrategie. Es soll aber doch klar geäussert werden, dass es unterschiedliche Auffassungen zu den einzelnen Vorstössen gibt (Abschreibung oder nicht). Es ist darum davon auszugehen, dass über jeden der Vorstösse einzeln abgestimmt wird. Es sei in Erinnerung gerufen, dass es einzelne Vorstösse gegeben hat, welche weiterhin beschäftigen werden – dies betrifft die von Werner Hotz just zum Punkt der Verbesserung der Fluglärmsituation eingereichten und kürzlich überwiesenen. Es braucht eine konsequente Umsetzung der Lärmstrategie – aber umgekehrt auch ein Festhalten an den Positionen zur wirtschaftlichen Bedeutung des EAP.

Auch **Michel Degen** (SVP) dankt der Kommissionsvizepräsidentin für ihre Ausführungen. Alle vier Jahre wird die Eigentümerstrategie des EuroAirports vom Kanton Basel-Landschaft angepasst. Der EAP ist nicht nur ein Startpunkt für eine Ferien- oder Städtereise innerhalb von Europa, sondern auch ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Viele Wirtschaftszweige rund um den Flughafen profitieren direkt oder indirekt – vor allem die Fracht (im Speziellen die Expressfracht) hat eine wichtige Aufgabe. So werden etwa dringend benötigte medizinische Güter über einen zentralen Hub in Europa auch zu uns transportiert. Dass dadurch Interessenskonflikte entstehen, ist – wie bei vielen anderen Gebieten – leider unvermeidlich. Ein Thema, das immer wieder diskutiert wurde und wird, ist das Nachtflugverbot. Dass es jetzt auch in der Eigentümerstrategie festgehalten ist, wird von der SVP begrüsst. Durch neue Technologien wie leisere und effizientere Triebwerke können aber auch die Lärmbelastungen reduziert werden. Eine Durchsetzung von konkreten Forderungen ist jedoch schwierig, weil sie angesichts von Staatsverträgen und internationalen Regelungen nur beschränkt erfolgen können. Trotz der beschränkten Einflussmöglichkeiten sind die Vertreter im Verwaltungsrat sehr ambitioniert. Darum auch sind die Bemühungen für Veränderungen nicht aussichtslos. Die SVP-Fraktion nimmt die Eigentümerstrategie zur Kenntnis. Weiter sind diverse Vorstösse (bis auf einen) zur Abschreibung vorgeschlagen. Die SVP-Fraktion beantragt allerdings, alle diese Vorstösse abzuschreiben.

Rahel Bänziger (Grüne) dankt der kantonalen Vertretung im EAP-Verwaltungsrat: Sie hat sich in letzter Zeit sehr eingesetzt und konnte einiges bewegen. Man hat vor vier Jahren bereits intensive Diskussionen über die Eignerstrategie geführt. Sie ist den neuen Begebenheiten angepasst worden. Das ist für die Grüne/EVP-Fraktion okay. Es ist auch gut, dass die Forderung nach einer Nachtflugsperrung aufgenommen wurde. Einiges wurde aufgegleist, andere Dinge aber sind noch in der Entscheidungsphase. Darum ist es enorm wichtig, dass die vom Landrat überwiesenen Vorstösse, die noch nicht erfüllt wurden, nicht abgeschrieben werden. Damit die beiden Vertretungen im Verwaltungsrat weiterhin politische Rückendeckung haben für ihre Bemühungen und ihren Einsatz.

Es konnte mit Freude festgestellt werden, dass der Vorstoss der Rednerin für ein Nachtflugverbot es bis in die Eigentümerstrategie geschafft hat. Es ist ein kleiner Schritt in die richtige (und ruhige) Richtung. Es ist aber der einzige Vorstoss, der heute wirklich als erfüllt abgeschrieben werden kann. Was die anderen Vorstösse betrifft, die vom Regierungsrat zur Abschreibung beantragt sind, wird die Rednerin das Gefühl nicht los, dass mittels einer Absichtserklärung (darum handelt es

sich bei der Eigentümerstrategie) eine Liste mit unliebsamen Fluglärmvorstössen durchgegangen wurde und die Direktion alle nicht genehmen Vorstösse mit einem Wisch vom Tisch haben wollte und zur Abschreibung beantragte.

Dabei ging die VGD ziemlich schlampig vor. Sie hat sich nicht einmal die Mühe gemacht, die Vorstösse genauer zu lesen oder sich zu vergewissern, ob sie bereits überwiesen, behandelt oder von einer anderen Kommission abgeschrieben wurden. Ein Beispiel: Die beiden Postulate 2018/822 und 2019/633 mit der Forderung zur Reduktion der Südlandequote von Balz Stückelberger und von der Rednerin (Anträge 7 und 8 in der regierungsrätlichen Vorlage) wurden bereits vor einem Jahr in einem Bericht der UEK abgeschrieben. Solche Dinge sollten eigentlich nicht passieren. Das Postulat 2022/518 von Werner Hotz (Nachtstarts am EAP nur bis 22.30 Uhr, Antrag 4 der Vorlage) wurde erst kürzlich überwiesen. Es gibt dazu aber noch keinen Bericht des Regierungsrats. Weder die vorberatende Kommission noch der Landrat konnten ihre Meinung dazu äussern. Fazit: Es ist eine echt schlampige Arbeit der VGD – es erhärtet die Vermutung, dass man Tabula rasa machen wollte mit den unliebsamen Vorstössen. Aufgrund einer Absichtserklärung – der Eigentümerstrategie – sollen weitere Vorstösse bezüglich Nachtflugverbot abgeschrieben werden. Speziell erwähnt sei die Mutter aller Fluglärmvorstösse – die Motion von Madeleine Goeschke von 2008, die eine Nachtflugsperrung von 23 bis 6 Uhr verlangt hat. Davon ist man aber noch weit entfernt. Es gibt bisher nur eine Absichtserklärung des EAP vom Januar 2022, in der versprochen wurde, dass es keine entsprechenden Starts mehr gibt. Es wurde gesagt, es gebe eine 80-%ige Reduktion der Starts nach 23 Uhr. Es darf aber weiterhin gelandet werden. Was man nach dieser Absichtserklärung des EAP erhalten hat, ist effektiv eine Zunahme der Lärmbelastung zwischen 23 und 23.15 Uhr um 50 %. Das muss man erst mal setzen lassen. Die Motion ist somit nicht erfüllt und muss stehen gelassen werden. Zudem hat sich der Landrat schon mehrmals gegen die Abschreibung dieses wichtigen Vorstosses ausgesprochen. Es ist sehr zu hoffen, dass dies heute wieder der Fall sein wird. Ebenso wenig erfüllt ist das Postulat der Rednerin zur Vermeidung von Herz-/Kreislauf Todesfällen – weil die darin geforderte Nachtflugsperrung wie gesagt nicht erreicht ist. Hier schlägt die VGK im Gegensatz zum Regierungsrat vor, den Vorstoss nicht abzuschreiben. Es ist zu hoffen, dass der Landrat in dieser Sache der Gesundheitskommission und nicht der Direktion folgt.

Es sollen aber auch andere Vorstösse abgeschrieben werden, ohne dass der Auftrag erfüllt ist: Im Bericht zum Postulat 2018/593 (Risikoanalyse für den EAP) heisst es, dass diese Analyse irgendwann im Verlauf von 2023 vorliegen soll. Es ist aber im Landrat gelebter Usus, dass ein Vorstoss erst dann abgeschrieben wird, wenn der gewünschte Inhalt vorliegt – und nicht vorauseilend, zumal der Bericht ja bereits unterwegs ist. Das macht keine gute Falle. Auch hier plädiert die Rednerin für die Nichtabschreibung – bis die Risikoanalyse vorgelegt wird. Das Postulat 2018/727 fordert eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Auch dieses wurde bereits mehrfach zur Abschreibung vorgeschlagen. Hier aber hat sogar die vorberatende UEK beantragt, das Postulat stehen zu lassen – der Landrat ist dieser Empfehlung im Juni 2020 gefolgt. Wenn dies nun ebenfalls quasi durch die Hintertüre mit der Vorlage betreffend Eigentümerstrategie abgeräumt werden soll, so hat das wirklich ein Geschmäckchen. Auch hier sei dem Landrat empfohlen (wie es bereits die UEK getan hat), das Postulat weiter stehen zu lassen. Eine UVP – egal auf welcher gesetzlichen Grundlage – sollte unbedingt gemacht werden. Das würde die Akzeptanz des EAP in der Bevölkerung stärken. Abgesehen davon nimmt die Fraktion Grüne/EVP die Eigentümerstrategie zur Kenntnis – sie ist froh, dass die Forderung nach einer Nachtruhe wenigstens aufgenommen wurde. Danke nochmals den beiden Verwaltungsratsvertretern für ihren sichtbaren Einsatz. Jetzt sollte man warten, bis er auch wirklich hörbar wird. Zu den einzelnen Abschreibungsanträgen wird sie bei den entsprechenden Ziffern erneut das Wort ergreifen.

Martin Dätwyler (FDP) sagt, der Kanton Basel-Landschaft habe wie gehört die Möglichkeit, auf der Basis einer Zusammenarbeitsvereinbarung zwei Verwaltungsräte an den EAP zu schicken. Bei dieser Vereinbarung – das muss man wissen – geht es in erster Linie darum, die Wahrung der Interessen der Eidgenossenschaft wahrzunehmen. Das ist wichtig, denn schlussendlich ist der EuroAirport ein nationaler Landesflughafen. Damit hat der EAP nicht nur trinational eine Bedeutung für die hiesige Wirtschaft und Gesellschaft – sondern für die ganze Schweiz. Da der Kanton sich finanziell aber nicht am EAP beteiligt hat, sind seine Möglichkeit, auf dessen Betrieb Einfluss zu nehmen, an einem kleinen Ort und partiell auch fraglich. Man versucht es trotzdem – mit der Eignerstrategie.

Die strategischen Ziele, die vom Regierungsrat formuliert wurden, können von der FDP-Fraktion unterstützt werden. Insbesondere wird es als zentral erachtet, dass der Flughafen sich auch weiterhin als Betrieb und mit seinen angelagerten Unternehmungen positiv entwickeln kann. Dazu finden sich in der Strategie verschiedene Zielsetzungen, welche dies unterstützen. Mit dem neu in der Strategie formulierten Nachtflugverbot von 23 bis 6 Uhr besteht eine strenge und umfassende Forderung – und ein deutliches Signal, um weiter zu gehen in den Bemühungen des Flughafens im Dossier Lärmschutz. Das Fortbestehen und der Betrieb der entsprechenden Unternehmungen ist allerdings so gesehen nicht einfach uneingeschränkt möglich. Darum ist es wichtig, dass man den Weg zu mehr Lärmschutz mit den betroffenen Betrieben zusammen entwickelt. Das wird möglich, indem es in der Strategie auch gewisse Ausnahmeregelungen gibt. Das ist ein differenziertes und nachhaltiges Vorgehen – zusammen mit den betroffenen Unternehmungen am Flughafen. Darum unterstützt die FDP die Eignerstrategie, sie nimmt sie zur Kenntnis – schreibt aber im Gegenzug wie beantragt alle anderen Vorstösse ab. Der Landrat wird darum gebeten, dieser Empfehlung zu folgen.

Marc Scherrer (Die Mitte) kann sich kurz fassen – er kann sich im Wesentlichen dem Vorredner anschliessen. Was man mit der Eigentümerstrategie geschafft hat, ist fast so etwas wie die Quadratur des Kreises – es geht darum, einerseits die gesellschaftlichen Interessen (Stichwort Fluglärm, worüber bereits ausufernd diskutiert wurde) und andererseits die wirtschaftlichen Interessen so zu verbinden, dass beide Seiten am Ende des Tages sagen können, sie könnten mit der Eigentümerstrategie leben. Ganz wichtig ist (es soll nochmals wiederholt werden): Mit den beiden Personen, die der Kanton im Verwaltungsrat hat, und mit der Eigentümerstrategie (welche die kantonseigene Strategie ist), ist es noch lange nicht so, dass der Verwaltungsrat dieser Strategie auch zustimmt. Und selbst wenn er dies tut, gibt es ein (sogenannt ausgewogenes) Verfahren, das mit der DGAC ausufernd diskutiert werden muss. Ob die französische Flugsicherung allen Vorhaben zustimmt oder nicht, wird man sehen. Wichtig ist aber, dass der Landrat sich einig ist – das dürfte der Fall sein. Nochmals: Es ist eine ausgewogene Strategie – darum wird die Mitte/glp-Fraktion dieser Eigentümerstrategie zustimmen bzw. sie zur Kenntnis nehmen.

Punkto Abschreibungen: In seiner Fraktion gibt es Allschwiler. Die Meinungen gehen darum auseinander. Die Mehrheit ist aber der Ansicht, dass man die Vorstösse abschreiben kann, was auch der Redner persönlich unterstützt. Die Vorhaben sind in der Eigentümerstrategie erkenntlich – und die Thematiken sind zudem bekannt und bereits ausufernd diskutiert worden.

Eine Frage an die SVP und an Michel Degen: Er hat gesagt, seine Fraktion sei für die Abschreibung aller Vorstösse – auch von jenen, bei denen die Kommission nicht für Abschreibung votiert hat, also das Postulat 2020/654. Es wird also einen Antrag geben, dieses Postulat ebenfalls abzuschreiben [was der Angesprochene bestätigt].

Hanspeter Weibel (SVP) will die Gelegenheit nicht verstreichen lassen, als Einzelsprecher ein letztes Mal Rahel Bänziger zu unterstützen. Es wurde in diesem Saal x-mal über den EAP diskutiert, über Vorstösse insbesondere zum Fluglärm. Der Redner ist froh, dass die vorherige Frage wegen des Postulats nicht an ihn ging, sondern an die Fraktion. Man muss festhalten, dass die

Verwaltungsratsvertreter sich ins Zeug legen. Der Redner konnte an einer Veranstaltung am EAP miterleben, dass sie den französischen Kollegen immer klar zu machen versuchen, dass der Hammer nicht in Bern hängt, sondern in Liestal – man solle sich eben daran gewöhnen, dass es nicht alleine Paris ist, sondern dass das kleine Liestal auch noch mitredet. An den Sprecher der FDP: Selbstverständlich darf man die Unternehmensinteressen aufführen. Im Zusammenhang mit dem Fluglärm ist es aber nicht ganz unangemessen, dass man zwischendurch auch auf die Bevölkerung Rücksicht nimmt und deren Anliegen einbringt. Da ist Rahel Bänziger zuzustimmen: Die Diskrepanz zwischen Absichtserklärung und Statistik (sprich: der Zunahme der Landungen und Starts um 50 % nach 23 Uhr) zeigt, dass der Flughafen offenbar nicht in der Lage ist, die eigenen Erwartungen umzusetzen. Nun aber taucht plötzlich – was sehr überraschend war, nachdem man seit sicher zehn Jahren über das Nachtflugverbot diskutiert – eine neue Definition auf, was man unter dem Begriff versteht. Es heisst aber «Nacht-» und «Flugverbot». Die meisten Leute würden nun interpretieren, dass man ein Flugzeug als fliegend bezeichnet, wenn es in der Luft ist. Es war also nicht die Rede von einem Nachtfahrverbot auf dem EAP, sondern von einem Nachtflugverbot. Nun aber heisst es plötzlich, die Franzosen verstünden das Verlassen des Gates als den Moment, der berücksichtigt werden soll – und nicht den Take off. Die Franzosen sagen also: Das Nachtfahrverbot als solches kennen wir nicht – wenn das Gate verlassen wird, ist ein Flugzeug gestartet. Diese Definition, die plötzlich aufgetaucht ist und zur Erklärung der Differenz dienen soll (die 20 Minuten, die zwischen dem Verlassen des Gates und dem Take off verstreichen, wie von der Vizepräsidentin erwähnt). Wenn man die Dinge so interpretiert, kann die Zunahme um 50 % erklärt werden. Daran wird man noch arbeiten müssen. Es ist wichtig, dass man dies nochmals erwähnt. Denn damit – dies an Rahel Bänziger – dürfte man sich das letzte Mal zusammen in diesem Saal und in dieser Runde zum Thema Nachtflugverbot geäussert haben.

Sven Inäbnit (FDP) sagt, dass die Fraktion das Thema doch auch differenziert anschaut. Es muss zunächst seitens des Redners klar gewürdigt werden, was die Baselbieter Verwaltungsräte bis jetzt erreicht haben. Der Nachdruck, mit dem sie die Anliegen der Bevölkerung aus dem Einzugsgebiet (sprich: Schönenbuch, Allschwil, Leimental, Teile des Birstals) einbringen, zeigt einen wesentlichen Fortschritt gegenüber den letzten Jahren. Nichtsdestotrotz will der Redner sein Lieblingszitat von Thomas Weber anbringen. Dieser sagt immer, er habe die beste Direktion, weil sie für Wirtschaft und Gesundheit schaue – und er fragt, was es mehr brauche. Man redet also von Wirtschaft und Gesundheit – und man ist noch nicht am Ende dieser Diskussion punkto Nachtflugsperrung und Fluglärm (die einzelnen Punkte müssen nicht gesondert angeführt werden). Im Einzugsgebiet leben mehrere zehntausend Leute – das ist ein ganz wesentlicher Anteil des Baseliens, der betroffen ist. Es kann nicht sein – das ist die Sorge des Redners, die er aus der Diskussion mitnimmt –, dass eine Art Resignationshaltung aufkommt; weil es nunmal schwierig sei mit Frankreich und nicht so schnell gehe. Dass es nicht schnell geht, wissen dank dem Postulat von Madeleine Goeschke mit Jahrgang 2008 mittlerweile alle. Es kann aber nicht sein, dass man sagt, in Frankreich seien die Dinge eben anders. Es geht um Schritte, die gemacht werden müssen. Man kann nicht sagen, bisher sei es toll gelaufen – und man wolle nun noch etwas an der Sache dran bleiben. Nein, man muss stark dran bleiben.

Ein Wort an Marc Scherrer: Dieser kann offenbar zwischen den Zeilen lesen, was in der Eigentümerstrategie steht. Der Redner sieht dort nichts davon, dass die Risikoanalyse oder die Umweltverträglichkeitsprüfung gefordert ist. Wie kommt der Vorredner dazu, die einschlägigen Vorstösse abschreiben zu wollen? Es ist ein stehender Auftrag; er ist schlichtweg nicht erfüllt.

Mit anderen Worten: Auch in der FDP gibt es einzelne Exponenten, die nicht allen beantragten Abschreibungen zustimmen werden. Es muss aber gesagt werden: Die Eigentümerstrategie ist ein gutes Resultat. Wenn man die Vorstösse nicht abschreibt, soll dies – wie schon bisher – den beiden Verwaltungsräten eine klare Rückendeckung geben, damit sie für die Anliegen einstehen können.

Es geht um Wirtschaft und Gesundheit – die Gesundheit von mehreren zehntausend lärmbeeinträchtigten Menschen in diesem Gebiet ist genau gleich wichtig und muss mit den wirtschaftlichen Faktoren abgewogen werden, die sicher aus FDP-Sicht gleich zentral sind. Viel Erfolg in diesem Dilemma. Anders als Hanspeter Weibel und Rahel Bänziger werden andere Exponenten weiter diskutieren – Danke aber für die Vorarbeit.

Für **Andreas Bammatter** (SP) ist es kein Zufall, dass auch er zum Thema spricht: Er hat dies wie die Vorrednerinnen und -redner auch bereits mehrmals gemacht. Warum? Weil er einer der zehntausenden von Betroffenen ist. Grundsätzlich soll ebenfalls gedankt werden. Der Redner hat hier drinnen auch schon getobt. Es gab in Allschwil eine Fasnachtsplakette zum Thema. Es ist also nicht nur für ihn persönlich ein Thema – die Fluglärmbelastung ist allgemein ein grosses Thema. In der Eignerstrategie kann man lesen: «Der Fluglärmbelastung ist generell gebührend Rechnung zu tragen. Grundsätzlich gilt ein Nachtflugverbot.» Das wird sehr unterstützt. Es fehlt aber – wie bereits mehrfach gesagt – ein Nachtflugverbot zwischen 23.00 und 6 Uhr (Take off). Dann ist man wieder einen Schritt weiter. Es wird gebeten, das Wort «take off» auch in die Eignerstrategie aufzunehmen.

Felix Keller (Die Mitte) redet im Namen der Allschwiler Delegation in der Mitte/glp-Fraktion. Das wird das letzte Mal der Fall sein. In vier Jahren wird jemand anders aus Allschwil oder Schönenbuch zu diesem Thema reden. Vor vier Jahren hat man erstmals über die Eigentümerstrategie diskutiert; sie wurde damals zum ersten Mal vorgelegt. Speziell ist, dass man eine Eigentümerstrategie hat, obwohl man gar nicht Eigentümer des EAP ist. Eigentümer sind Frankreich und die Schweiz (aber nicht das Baselbiet). Dennoch ist es sehr löblich, dass man eine Strategie hat und den beiden Verwaltungsräten damit den Fahrplan mitgeben kann. Mit der Eigentümerstrategie versucht man, den Nutzen des EAP mit dem Schutz der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung ins Gleichgewicht zu bekommen bzw. die Anliegen von Wirtschaft und Bevölkerung zu berücksichtigen. Das ist richtig so. Man muss schauen, dass man dies unter einen Hut bekommt. Der Redner ist der Meinung, dass die Eignerstrategie dazu einen guten Ansatz bietet. Der Redner hat die Debatte vom Mai 2019 nochmals nachgelesen, als gross und breit diskutiert wurde, warum es nicht geht, dass man ein Flugverbot ab 23 Uhr einführt. Es geht aber offenbar doch, wenn man dies will. Hier hat man den beiden Vertretungen im Verwaltungsrat viel zu verdanken; sie haben sich sehr engagiert für das Anliegen. Aus eigener Wahrnehmung kann bestätigt werden, dass die Flüge (nicht ab 23.00, sondern ab 23.15 Uhr) merklich abgenommen haben. Das Ziel ist aber noch nicht erreicht. Es geht darum – wie es auch im Vorstoss steht –, dass man ein Verbot der geplanten Starts ab 23.00 Uhr (und nicht der geplanten Fahrten) erreicht. Darum hat der Regierungsrat selber anerkannt, dass weiterhin Handlungsbedarf gegeben ist (Punkt 2.2.4). Auch der Verwaltungsrat sieht dies so. Darum ist es erstaunlich, dass der Regierungsrat beantragt, die Vorstösse, die im Raum stehen, abzuschreiben – obwohl sie noch nicht erfüllt sind. Der Redner kann sich dieser Haltung nicht anschliessen: Solange das Projekt nicht abgeschlossen ist (was auch der Regierungsrat sagt), sollen die Vorstösse stehen bleiben – bis die geplanten Starts (nicht Fahrten) eingeschränkt werden.

Katrin Joos Reimer (Grüne) sagt, es sei eigenartig, dass man eine Eignerstrategie begrüsst und die Zielsetzungen unterstützt (welche notabene noch nicht erreicht sind – man ist weit davon entfernt; sie stehen erst nett formuliert in der Eigentümerstrategie). Gleichzeitig aber will man alle Vorstösse, welche die gleichen Zielsetzungen haben und noch nicht erreicht sind, abschreiben. Was ist das für eine Logik? Man zieht die Eigentümerstrategie damit bereits wieder ins Lächerliche («es ist ja nicht nötig, dass man den Vorstössen Folge leistet und sie weiter verfolgt, indem man sie – teils vor ihrer Behandlung – abschreibt»). Man schwächt damit auch die beiden Verwaltungsratsdelegierten: Mit den hängigen Vorstössen haben sie die Politik stärker im Rücken, als wenn

alles bereits abgeschrieben ist. Das kommt wohl in keinem anderen Sachgeschäft vor (in dem es nicht um die heilige Kuh EuroAirport geht), dass Vorstösse abgeschrieben werden, bevor sie erledigt und erfüllt sind. Das ist relativ speziell – und auch bedenklich. Es gibt zehntausende Leute, die unter dem Lärm leiden. Einige tausend haben eine Petition unterschrieben – es ist nicht lange her. Der Landrat ist auch dazu da, zur Bevölkerung zu schauen – und nicht nur zur Wirtschaft.

Werner Hotz (EVP) sagt, dass am 9. Februar über seinen Vorstoss diskutiert wurde, wonach das Startverbot bereits ab 22.30 Uhr gelten soll. Er wurde stehen gelassen – der Regierungsrat hat ihn entgegengenommen. Der Regierungsrat selber hat argumentiert, dass sich die beiden Baselbieter Verwaltungsräte für «heure piste», also die Pistenzeit einsetzen werden. Der Regierungsrat hat sich also das Anliegen in der Eignerstrategie zu eigen gemacht. Dies sei nochmals betont. Andreas Bammatter hat es ebenfalls erwähnt. Das ist Konsens in der Regierung und bei den beiden Verwaltungsräten. Bis dies umgesetzt ist – es geht um eine Zukunftsvision –, ist der Landrat gebeten, die hängigen Vorstösse stehen zu lassen. Alles Andere wäre eine Missachtung des Willens des Parlaments.

Auch Regierungsrat **Thomas Weber** (SVP) wird in dieser epischen Debatte zum EAP ein letztes Mal das Wort ergreifen. Dennoch sei darauf hingewiesen, dass viel erreicht wurde mit dem Gewicht von $\frac{2}{16}$ im Verwaltungsrat (wie es gesagt wurde). Es darf mit Genugtuung zur Kenntnis genommen werden, dass die Arbeit von Raymond Cron und Thomas Kübler anerkannt wird. Bezüglich Vorstösse ist es in der Tat so, dass sich in ihnen der politische Wille des Parlaments manifestiert. Er fliesst logischerweise auch in die Formulierungen der Eigentümerstrategie ein. Es sind letztlich politische Entscheide der Mehrheiten, was stehen bleibt. Grundsätzlich stellt sich immer wieder die Frage, ob ein Vorstoss erfüllt ist, wenn in diesem Sinne gehandelt wurde – oder erst im allerletzten Endergebnis. Man hat dies bei vielen anderen Themen auch immer wieder diskutiert. Es stellt sich auch die Frage, wie lange man einen Vorstoss, der von 2008 datiert und verlangt, dass der Regierungsrat alles in seiner Macht Stehende tut, um ein Nachtflugverbot von 23 bis 6 Uhr zu erreichen, quasi wie eine Reliquie vor sich herträgt – als Monstranz, der man hinterher gehen kann. Irgendwann muss man die Entwicklungen auch sehen. Als der Redner hier angefangen hat, war es noch weit weg, dass diese Forderung verschriftlicht in einem offiziellen Dokument ist, mit dem sich auch der Landrat beschäftigen kann. Das ist jetzt der Fall. In diesem Sinne: Es ist der Entscheid des Parlaments, was mit den Vorstössen geschieht. Es sei aber gesagt, dass man alle Vorstösse perpetuieren kann, bis das allerletzte Ziel erreicht ist. Darum wird darum gebeten, im Sinne des Regierungsrats oder mindestens der Kommission vorzugehen.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Detailberatung Landratsbeschluss gemäss Kommission*

Titel und Ingress

Keine Wortmeldungen.

Ziffer 1

Keine Wortmeldungen.

Ziffer 2

Rahel Bänziger (Grüne) hat gehört, dass der Vorstoss als Reliquie bezeichnet wird. Es sei zu bedenken gegeben, dass solche Reliquien in gewissen Kirchen heilig sind. Der Regierungsrat will

sie aber offenbar los werden. «Bis das Allerletzte erreicht ist» solle man nicht warten, hiess es. Warum werden denn Vorstösse eingereicht? Man macht im Landrat Vorstösse, weil man möchte, dass deren Inhalte umgesetzt werden. Auch wenn man dem Regierungsrat und auch Thomas Weber vertraut (dem EAP etwas weniger und die Franzosen haben ihre eigenen Interessen) – auf gut Vertrauen einen Vorstoss abzuschreiben, ist etwas schwierig.

Die Motion 2008/091 ist die ursprüngliche Motion von Madeleine Göschke gegen den Fluglärm. Es ist der einzige Vorstoss, der es als Motion geschafft hat. Schon mehrfach wollte der Regierungsrat ihn abschreiben lassen – doch jedes Mal hat sich der Landrat bisher dagegen ausgesprochen. Die Rednerin hat positiv zur Kenntnis genommen, dass Bestrebungen da sind, jedoch gehört (bzw. nicht mehr gehört) hat man leider noch nicht viel. Man ist noch weit von einer Lösung entfernt, auch wenn man eine Absichtserklärung hat, weshalb die Forderung aufrechterhalten werden muss. Es geht darum, dass die Nachtruhe zwischen 23 und 6 Uhr eingehalten wird – und nicht nur um eine Reduzierung der Starts, was letztlich zu einer Zunahme des Lärms nach 23 Uhr führt. Echte Ruhe herrscht erst, wenn in dieser Zeit gar kein Flugzeug mehr fliegt (und auch nicht fährt oder landet). Diesem Wunsch nach richtiger Ruhe wird im Moment nicht entsprochen, weshalb die Motion nicht abgeschrieben werden darf.

://: Mit 51:32 Stimmen bei 1 Enthaltung wird dem Antrag auf Stehenlassen der Motion 2008/091 zugestimmt.

Ziffer 3

Michel Degen (SVP) sagt, dass die SVP-Fraktion beantrage, den Vorstoss 2020/654 abzuschreiben.

Rahel Bänziger (Grüne) sagt, das Postulat dürfe nicht abgeschrieben werden. Sogar die VGK hat sich dagegen ausgesprochen. In der Eigentümerstrategie geht es nicht nur um das wirtschaftliche Florieren des Flughafens – es geht auch um die Gesundheit des angrenzenden Umfelds und der dort lebenden Bevölkerung. «Wirtschaft» meint auch, dass die Leute ausgeschlafen arbeiten gehen können. Das kann man nicht, wenn man die ganze Nacht gestört wird. Der Landrat hat das Postulat im November 2021 überwiesen. Es wurde bereits damals der Antrag gestellt, es abzuschreiben. Das wurde aber nicht gemacht. Heute muss man konstatieren, dass die Absicht, den Lärm und den Schadstoffausstoss am Flughafen zu reduzieren und die Sicherheit der Bevölkerung zu erhöhen, nicht erfüllt ist bzw. die Probleme weiterhin bestehen. Es reicht nicht, nur die Absicht in die Eigentümerstrategie zu schreiben. Solange die Absicht nicht umgesetzt ist, ist das Ziel nicht erreicht. Das Postulat verlangt, dass sich der Regierungsrat umgehend und vehement dafür einsetzt, dass das Nachtflugverbot zwischen 23 und 6 Uhr umgesetzt wird. Es geht also um die Um- und die Durchsetzung – insbesondere mit Blick auf die gesundheitlichen Schäden, welche die Beschallung der Bevölkerung mit Fluglärm während der Nachtruhe verursacht. Darum ist der Landrat gebeten, das Postulat noch nicht abzuschreiben. Es ist nicht erfüllt. Es geht um die Gesundheit der Bevölkerung, die unter dem Fluglärm leidet – vielleicht arbeitet die eine oder andere Person, die dort wohnt, am EuroAirport. Man stelle sich vor, sie arbeiteten in der Sicherheitszone und sind nicht ausgeschlafen, wenn sie zur Arbeit kommen.

://: Mit 52:33 Stimmen wird der Antrag, den Vorstoss abzuschreiben, abgelehnt und das Postulat 2020/654 stehengelassen.

Ziffer 5

Hier geht es um die Risikoanalyse, die gemacht werden soll, sagt **Rahel Bänziger** (Grüne). In der Vorlage zur Eigentümerstrategie heisst es, dass die im Postulat geforderten Resultate der Risikoanalyse im Verlauf des Jahres vorliegen sollen. Es ist eigentlich üblich, dass der Regierungsrat die Abschreibung erst dann beantragt, wenn das Geforderte auch vorliegt. In diesem Fall fehlt jedoch die Risikoanalyse. In der Forderung des Postulats steht auch klar, dass nicht nur die durchschnittliche Bevölkerungsdichte, sondern auch die lokale Dichte, der gegenwärtige Flotten-Mix, die Pistenbenutzungsquoten sowie die realen Flugrouten berücksichtigt werden sollen. Die Rednerin ist schon jetzt gespannt auf die Resultate und sie ist überzeugt, dass auch alle «überflogenen» Menschen ein Recht darauf haben, zu wissen, welchem Risiko sie ausgesetzt sind. Deshalb soll der Vorstoss nicht abgeschrieben werden, bis die Resultate vorliegen.

://: Mit 48:37 Stimmen wird dem Antrag auf Stehenlassen des Postulats 2018/593 zugestimmt.

Ziffer 6

Zu diesem Postulat gibt es bereits einen Bericht des Regierungsrats sowie einen Bericht der UEK, die beantragte, das Postulat stehenzulassen. Der Landrat, so sagt **Rahel Bänziger** (Grüne), ist diesem Anliegen der Kommission am 11. Juni 2020 gefolgt. Die im Postulat geforderte Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wurde, im Gegensatz zur Risikoanalyse, noch nicht einmal aufgelegt. Es wäre aber sehr wichtig, eine solche UVP einmal durchzuführen und darin nicht nur die Umweltanliegen, sondern auch die Gesundheitsanliegen der Bevölkerung zu berücksichtigen. Die weichgespülten Aussagen, die man dazu vom EAP hört, reichen für die Rednerin nicht aus. Auch hier beantragt die Rednerin, das Postulat stehen zu lassen und den wackeren EAP-Verwaltungsräten politisch den Rücken zu stärken, damit sie im Verwaltungsrat eine UVP veranlassen können. Zudem kann hier nicht nur der Verwaltungsrat, sondern auch der Regierungsrat aktiv werden und beim BAZL wiederholt vorstellig werden (steter Tropfen höhlt ja bekanntlich jeden Stein). Es sollte auch im Interesse des BAZL sein, die negativen Auswirkungen des unsäglichen Staatsvertrags von 1949 (eine grosse Bürde für die Schweiz), der die Hoheit über den Schweizer Luftraum ohne Bedingungen an Frankreich abgetreten hat, zu mindern. Es muss von allgemeinem Interesse sein, dass jene Staatsverträge, die die Schweizer Seite wenigstens ein bisschen vor Lärm schützen, eingehalten werden. Darum soll das Postulat stehen gelassen werden, bis eine UVP veranlasst werden konnte.

://: Mit 43:41 Stimmen bei 1 Enthaltung wird dem Antrag auf Stehenlassen des Postulats 2018/727 zugestimmt.

– *Rückkommen*

Es wird kein Rückkommen verlangt.

– *Schlussabstimmung*

://: Mit 67:7 Stimmen bei 3 Enthaltungen wird dem Landratsbeschluss zugestimmt.

**Landratsbeschluss
über die Eigentümerstrategie Flughafen Basel-Mulhouse (EuroAirport)**

vom 30. März 2023

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. *Die vorliegende Eigentümerstrategie des EAP wird zur Kenntnis genommen.*
 2. *Die Motion 2008/091 «Nachtflugsperrre auf dem EAP» wird stehen gelassen.*
 3. *Das Postulat 2020/654 «Jetzt sofort durchsetzen: Nachtflugverbot von 23h bis 6h zur Vermeidung von Herz-Kreislauf-Todesfällen» wird stehen gelassen.*
 4. *Das Postulat 2021/679 «Aufnahme der politischen Forderung nach einem Nachtflugverbot von 23-6h in die Eigentümerstrategie des EuroAirports» wird abgeschrieben.*
 5. *Das Postulat 2018/593 «Risikoanalyse für den EuroAirport» wird stehen gelassen.*
 6. *Das Postulat 2018/727 «Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig!» wird stehen gelassen.*
-