

Vorlage an den Landrat

Eigentümerstrategie Flughafen Basel-Mulhouse (EuroAirport) 2023/56

vom 24. Januar 2023

1. Ausgangslage

Gemäss [§ 4](#) des Gesetzes über die Beteiligungen (Public Corporate Governance, PCGG), welches seit 1. Januar 2018 in Kraft ist, muss für jede Beteiligung eine langfristig ausgerichtete Eigentümerstrategie vorliegen. Der Landrat übt die Oberaufsicht über die Beteiligungen aus und nimmt die Eigentümerstrategien zur Kenntnis, sofern sie nicht durch eine 2/3-Mehrheit mit konkreten Anträgen an den Regierungsrat zurückgewiesen werden (vgl. [§ 10](#) Absatz 1 und 2 PCGG).

Mit RRB Nr. 2018-1814 vom 27. November 2018 hat der Regierungsrat erstmals eine Eigentümerstrategie für den EAP beschlossen. Der Landrat hat diese am 16. Mai 2019 zur Kenntnis genommen (LRV [2018/971](#)).

In der Eigentümerstrategie legt der Regierungsrat die mittelfristigen Ziele für den Umgang mit der Beteiligung fest. Sie dient dem Kanton als Führungsinstrument und richtet sich an den Verwaltungsrat.

Der Kanton Basel-Landschaft ist zwar nicht finanziell am EAP beteiligt, nimmt aber via seine beiden Verwaltungsratsmitglieder Einfluss auf dessen strategische Führung. Die Eigentümerstrategie bildet die Grundlage für das Mandat der Verwaltungsratsdelegation des Kantons Basel-Landschaft.

[§ 9](#) Absatz 3 der Verordnung zum Gesetz über die Beteiligungen (Public Corporate Governance) (PCGV) sieht vor, dass die Eigentümerstrategie mindestens alle 4 Jahre überprüft wird. Dies ist erfolgt. Die überarbeitete EAP-Eigentümerstrategie wird vorliegend dem Landrat zur Kenntnisnahme unterbreitet.

1.1. Rahmenbedingungen

Der EuroAirport (EAP) liegt auf französischem Staatsgebiet und ist ein öffentlich-rechtliches Unternehmen mit Sitz in Frankreich. Er geniesst durch einen französisch-schweizerischen Staatsvertrag aus dem Jahre 1949 einen binationalen Status und untersteht grundsätzlich französischem Recht, sofern der Staatsvertrag nicht Schweizer Recht vorsieht. Im Gegensatz zum Kanton Basel-Stadt übernimmt der Kanton Basel-Landschaft keine Betriebsdefizitgarantie.

Der Kanton Basel-Landschaft hält am EAP keine kapitalmässige Beteiligung. Die Einflussnahme auf den EAP erfolgt durch die beiden Kantonsvertretenden im Verwaltungsrat.

Der französisch-schweizerische Staatsvertrag über den Flughafen bestimmt, dass die Hälfte des 16 Mitglieder umfassenden Verwaltungsrates (VR) vom Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ernannt wird. Gemäss Vereinbarung betreffend Zusammenarbeit bei der Wahrung der schweizerischen Interessen auf dem binationalen Flughafen Basel-Mülhausen ([SGS 486.21, Art. 3 Abs. 1](#)) hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft für zwei Sitze das Vorschlagsrecht. Dementsprechend wirkt die beiliegende Eigentümerstrategie auch «nur» auf diese zwei Personen.

2. Würdigung Umsetzung der bisherigen Eigentümerstrategie

Zusammenfassend sahen die übergeordneten Eigentümerstrategie-Ziele bisher vor, dass einerseits der Verkehr am EAP möglichst umweltverträglich abgewickelt und die Wohnqualität in den flughafennahen Gemeinden so wenig wie möglich beeinträchtigt werden sollen. Weiter galt es das Geschäftsmodell und damit die Konkurrenzfähigkeit des EAP als binationaler Landesflughafen und wichtiger regionaler Wertschöpfungsfaktor sicherzustellen.

2.1. Würdigung wirtschaftliche Ziele

Während der aktuellen Eigentümerstrategie-Periode (2018-heute) erlebte der EAP Jahre der Extreme. Aufgrund der Covid-19-Pandemie, von der die Luftfahrt sehr stark betroffen war, ging das Passagieraufkommen des Rekordjahres 2019 mit 9,1 Millionen Passagieren im Jahr 2020 auf 2,6 Millionen zurück.

Trotz damit einhergehender Herausforderungen hat der EAP Krisenfestigkeit bewiesen und jeweils rasch auf die sich ändernden Verhältnisse reagiert. Dank eingeleiteter Sparmassnahmen sowie gezielter Reduktion, der nicht direkt sicherheitsrelevanten Investitionen stand der EuroAirport (EAP) finanziell immer solide da, so dass auch die wirtschaftlichen Vorgaben gemäss Eigentümerstrategie im Jahr 2021 bereits wieder eingehalten wurden.

Die breite Aufstellung des EAP mit den drei strategischen Geschäftsfeldern Passagierflugverkehr, Frachtflugverkehr (Vollfracht und Expressfracht) sowie Industrie (Flugzeugwartung und -innenausbau) hat der wirtschaftlichen Stabilität des Unternehmens gedient. Aufgrund dieser Erkenntnis und mit dem Ziel, die Geschäftstätigkeit weiterhin auf eine möglichst stabile Basis abzustützen, wurde in der überarbeiteten Eigentümerstrategie als weiteres Ziel die Prüfung und der Aufbau allfälliger neuer strategischer Geschäftsfelder, die flughafenaffin sind und ausserhalb des regulierten Bereiches (Passagier- und Frachtverkehr) liegen, aufgenommen.

2.2. Würdigung lärmbezogene Ziele

Nachfolgend werden jene lärmbezogenen Ziele gewürdigt, die im Fokus der aktuellen Eigentümerstrategieperiode standen.

a) Kein direkter Handlungsbedarf mehr

2.2.1. Einhaltung Lärmkurven gemäss Lärmbelastungskataster

Der Euroairport ist verpflichtet, alle drei Jahre einen Nachweis über die Lärmbelastung des Flugbetriebs zu erstellen und dem BAZL zur Überprüfung einzureichen. Die Berechnungen für diesen Lärmnachweis werden von den Fachstellen der französischen Luftfahrtbehörde erstellt.

Für das Betriebsjahr 2019 – mit einem Passagierrekord am EAP – wies der Lärmbericht eine Zunahme der Lärmbelastung in der ersten und zweiten Nachtstunde (22-23 und 23-24 Uhr) aus, wobei die Zunahme in der zweiten Nachtstunde deutlich ausfiel. Damit wurden die im Lärmbelastungskataster ausgewiesene Belastung sowie die in der Schweiz geltenden Immissionsgrenzwerte erstmals auf Schweizer Boden überschritten.

Durch den pandemiebedingten Verkehrsrückgang ist die Lärmbelastung wieder deutlich geringer, so dass diese bis heute wieder alle Vorgaben einhält. Mit dem per 1. Februar 2022 eingeführten

Verbot von geplanten Starts nach 23 Uhr wird der nächtliche Fluglärm signifikant reduziert und die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der zweiten Nachtstunde in der Schweiz in Zukunft sichergestellt. Hingegen bleibt die erste Nachtstunde (22.00-23.00) aufgrund der Vorverlegung von geplanten Starts von der zweiten Nachtstunde lärmässig eine Herausforderung.

2.2.2. *Flächennavigationsverfahren (RNAV) – Rückverschiebung Flugspuren*

Um den Flugverkehr möglichst sicher sowie über bevölkerungsarme Gebiete zu führen, wird am EAP seit Ende Januar 2019 bei allen Instrumentenabflügen mit dem satellitengesteuerten Flächennavigationsverfahren (RNAV) geflogen.

Eine Überprüfung drei Monate nach Einführung der RNAV-Verfahren per 31. Januar 2019 hat jedoch gezeigt, dass sich die Flugspuren für die Abflüge Torpa und Morok entgegen der Erwartung gegenüber der vorgesehenen Lage um einige 100 Meter nach Süden verschoben haben und sich damit die Lärmbelastung in den schweizerischen Anrainergemeinden erhöht hat.

Ein hierzu überwiesenes Postulat ([2018-727](#)) verlangte u. a. eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäss dem Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen (Übereinkommen von Espoo). Dieses ist grundsätzlich anwendbar, wenn ein neues Vorhaben voraussichtlich erhebliche, grenzüberschreitende nachteilige Auswirkungen hat. Die Konvention listet im Anhang die relevanten Vorhaben auf, darunter den Bau von Flughäfen, nicht aber Massnahmen zur Optimierung des bestehenden Flugbetriebs, wie die Einführung der satellitengestützten statt der bisherigen Funknavigation. Der Regierungsrat hat mit zwei Schreiben an das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) nochmals überprüft, ob im vorliegenden Fall effektiv keine UVP gemäss Espoo zur Anwendung hätte kommen sollen. Das BAZL hat dies bestätigt und ist zum Schluss gekommen, dass es sich bei der Einführung der zur Diskussion stehenden RNAV-Verfahren aus Umweltsicht um eine Massnahme zur Verbesserung der schon vorher bestehenden Absicht zur Führung der Flüge über möglichst wenig dicht besiedeltes Gebiet gehandelt hat.

Unabhängig davon konnte die französische Flugsicherung im Jahr 2022 die seit dem Jahr 2019 festgestellte, unerwünschte Südverschiebung der beiden Abflugrouten Torpa und Morok Richtung Norden korrigieren, womit das Ziel der Bündelung der Flugspuren über möglichst wenig dicht besiedeltes Gebiet erreicht wurde.

2.2.3. *Durchführung Risikoanalyse*

Unter Federführung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft und in enger Zusammenarbeit mit dem BAZL wird derzeit das Projekt zur Umsetzung einer neuen Risikoanalyse vorangetrieben. Die neue Risikoanalyse wird voraussichtlich im Jahr 2023 publiziert.

b) Handlungsbedarf weiterhin gegeben

2.2.4. *Verbot geplanter Starts nach 23 Uhr*

Bei den strategischen Zielen bezüglich Fluglärm wurde mit der Umsetzung des Ziels «... *In der Zeitspanne von 23.00-24.00 ist die Lärmbelastung im Süden des Flughafens insbesondere durch die Aufhebung aller geplanten Starts nach 23.00 Uhr zu limitieren*» ein wichtiger Meilenstein erreicht. Diese Vorgabe wurde von den beiden Verwaltungsratsvertretern des Kantons Basel-Landschaft in den Verwaltungsrat des EAP eingebracht und im Sommer 2020 bei der französischen Luftfahrtbehörde (DGAC) beantragt. Am 1. Februar 2022 trat diese zentrale [Massnahme](#) in Kraft.

Trotz des Erfolgs der Einführung des Verbots der geplanten Starts nach 23 Uhr ist dieses Projekt noch nicht abgeschlossen. Die durch die französischen Behörden definierten Umsetzungsmodalitäten führen dazu, dass die Massnahme nicht die gewünschten Resultate zeigt. Es gibt zwar effektiv keine geplanten Starts nach 23 Uhr mehr. Jedoch dürfen verspätete Flugzeuge nach 23 Uhr starten, wenn die Airline keine Schuld an der Verspätung trifft. Dies hat in den vergangenen Monaten zu vielen verspäteten Flügen und damit weiterhin zu Fluglärm in der Zeit nach 23 Uhr geführt.

Hinzu kommt, dass am EAP aufgrund der französischen Bestimmungen als Startzeitpunkt der Zeitpunkt gilt, zu dem das Flugzeug das Gate verlässt. Damit überfliegt ein Flugzeug, welches knapp vor 23 Uhr das Gate verlässt, die Gemeinden südlich, westlich und nördlich des Flughafens deutlich nach 23 Uhr. Neben den effektiv verspäteten Flügen, werden also auch jene als solche wahrgenommen, die das Gate vor 23 Uhr verlassen, aber erst nach 23 Uhr abheben.

2.2.5. *Einhaltung der Südlandequote*

Der Trend der letzten Jahre hat sich fortgesetzt. Die Südlandequote liegt seit dem Jahr 2017 über dem im [Abkommen](#) über die Nutzungsbedingungen des ILS 33 zwischen DGAC und BAZL definierten unteren Schwellenwert von 8 %. Der [Bericht](#) von BAZL und DGAC für das Jahr 2021 zeigt wiederum den Befund, dass analog der vergangenen Jahre die registrierte ILS33-Quote auf die meteorologischen Verhältnisse zurückzuführen ist und durch die über weite Teile des Jahres vorherrschenden Winde aus nördlicher Richtung erklärt wird.

Im Rahmen der Eigentümerstrategie besteht das Ziel, dass die Südlandequote nicht systematisch über dem Wert von 8-10 % liegt. Deshalb wurde im Jahr 2019 eine Heraufsetzung der 5 Knoten Rückenwindkomponente Nord geprüft, ab dem das ILS 33 in Betrieb genommen wird. Das BAZL hat auf Verlangen des Regierungsrats zusätzliche Abklärungen bei der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) vorgenommen. Die Haltung Frankreichs, dass kein Raum zur Anpassung der geltenden Regelung besteht, wird im Rahmen der Vorgaben der EASA bestätigt. Letztere hat sogar per Ende Januar 2022 die Empfehlung der ICAO in europäisches Recht übernommen, das in den Mitgliedstaaten und damit auch in Frankreich zwingend umzusetzen ist. Der EASA-Entscheid (2020/008/R) stützt sich auf die entsprechende EU-Verordnung 2020/469. In diesem Rahmen gilt, dass die Lärmbekämpfung bei der Festlegung der Pistenrichtung kein bestimmender Faktor sein darf, falls die Rückenwindkomponente inkl. Böenspitzen den Wert von 5 Knoten übersteigt.

Da eine Abweichung von den 5 Knoten nicht möglich ist, wurde mit dem BAZL und dem Flughafen vereinbart, dass eine Auslegeordnung erfolgen soll, welche sonstigen Massnahmen denkbar sind und welche weiteren Möglichkeiten bestehen, die dazu führen, dass die festgelegten Schwellen für die Südlandungen eingehalten werden können. Dies muss auch im Kontext der übrigen Massnahmen zur Beschränkung der Fluglärmbelastung am EAP betrachtet werden.

2.2.6. *Prüfung Einführung begrenzenden Lärmkurve*

Langfristig soll eine begrenzende Lärmkurve eingeführt werden. Dieses neue und innovative Instrument soll als «Lärmkorsett» dienen und unabhängig von der Entwicklung der Flugbewegungen zu einer nachhaltigen Lärmbegrenzung führen.

Die mit der Eigentümerstrategie geforderte Prüfung der Einführung einer begrenzenden Lärmkurve hat stattgefunden, und das Thema wurde entsprechend im Lärmvorsorgeplan EAP aufgenommen. Das Konzept zur Einführung einer „maximalen Lärmmenge“ wurde studiert und als geeignet beurteilt. Die Verankerung sowie die Abstimmung mit den betroffenen Behörden läuft. Die Umsetzung eines solchen Konzepts wird, aufgrund derzeit fehlender Rechtsgrundlagen in Frankreich, viel Zeit in Anspruch nehmen.

3. **Überarbeitete Eigentümerstrategie**

Die vorgenannte Würdigung der Umsetzung der Eigentümerstrategie zeigt auf, dass der Kanton BL mittels Mandatierung seiner beiden Kantonsvertretungen in den EAP Verwaltungsrat beim EAP bezüglich Fluglärm wichtige Massnahmen auslösen konnte und erste Erfolge vorweisen kann. Sie zeigt aber auch auf, dass die Binationalität und die geltenden regulatorischen Rahmenbedingungen eine zügige und effektive Umsetzung von Lärminderungsanliegen aus der Schweiz erschweren. Es besteht deshalb weiterhin Handlungsbedarf. Folgende Elemente verdeutlichen dies:

- Die Umsetzung des per 1. Februar 2022 in Kraft getretene Verbot der geplanten Starts nach 23 Uhr, welches den Lärm in der zweiten Nachtstunde nachhaltig reduzieren soll, zeigt noch nicht

die gewünschten Resultate. Kommt hinzu, dass aufgrund der Vorverschiebung von Starts der Lärm zwischen 22 und 23 Uhr zugenommen hat.

- Nachdem der Fluglärm im Jahr 2020 pandemiebedingt markant abgenommen hat, zeigt sich seit dem Jahr 2021 wieder eine entgegengesetzte Entwicklung. Die Fluglärmwerte sind zwar grundsätzlich unter jenen aus dem Passagier-Rekordjahr 2019, nehmen aber wieder zu.
- Der Trend der Südlandequote der letzten Jahre hat sich auch im Jahr 2022 fortgesetzt. Diese liegt seit dem Jahr 2017 über dem im [Abkommen](#) über die Nutzungsbedingungen des ILS 33 zwischen DGAC und BAZL definierten unteren Schwellenwert von 8 %.
- In den vergangenen vier Jahren wurden zahlreiche parlamentarische Vorstösse eingereicht. Einige konnten in der Zwischenzeit abgeschlossen werden. Andere hingegen bestehen weiterhin und konzentrieren sich auf den Fluglärm, insbesondere auf die Betriebszeiten.

Vor diesem Hintergrund bleiben die bestehenden Zielformulierungen bezüglich Fluglärm in der Eigentümerstrategie bestehen. Als neues Kernelement wurde deshalb erstmals ein Nachtflugverbot explizit in die Strategie aufgenommen und wie folgt formuliert:

- Grundsätzlich gilt ein **Nachtflugverbot zwischen 23.00 und 06.00 Uhr**. Diesbezügliche Ausnahmen (wie z.B. Berücksichtigung der am EAP basierten Flugzeuge, Expressfracht, Verspätungsabbau) sind im Rahmen der Umsetzungsarbeiten zu definieren.

Vor dem Hintergrund der komplexen EAP Governance-Struktur mit 16 Verwaltungsratsmitgliedern ist dieses Ziel für die beiden BL-Verwaltungsratsmitglieder sehr ambitioniert, jedoch aufgrund der beispielhaft formulierten Randbedingungen nicht unrealistisch.

3.1. Vorstösse des Landrats, die zur Abschreibung beantragt werden

Nachtflugsperr: Motion Nachtflugsperr auf dem EAP ([2008/091](#)); Postulat Jetzt sofort durchsetzen: Nachtflugverbot von 23h bis 6h zur Vermeidung von Herz-Kreislauf-Todesfällen ([2020/654](#)); Postulat Aufnahme der politischen Forderung nach einem Nachtflugverbot von 23-6h in die Eigentümerstrategie des EuroAirports ([2021/679](#)); Postulat Nachtstarts am Euro-Airport nur bis 22.30 Uhr ([2022/518](#)).

Die vorgenannten Vorstösse haben im Kern das Anliegen eines Nachtflugverbots von 23.00 bis 6.00 Uhr. In der bisherigen Eigentümerstrategie wurde diese Forderung indirekt aufgenommen, indem ein Verbot der geplanten Starts nach 23.00 Uhr gefordert wurde. Die Idee war, dass damit indirekt eine abgeschwächte Form von Nachtflugverbot von 23.00 bis 24.00 Uhr hätte resultieren sollen. Nach knapp einem Jahr seit Inkrafttreten des Verbots der geplanten Starts nach 23 Uhr zeigt sich jedoch, dass die angedachte Wirkung nicht in erwartetem Ausmass erfolgt ist. Der Regierungsrat sieht daher weiteren Handlungsbedarf, weshalb er in der beiliegenden Eigentümerstrategie neu das Ziel eines grundsätzlichen Nachtflugverbots zwischen 23.00 und 06.00 Uhr aufgenommen hat.

Entscheidend bei der Umsetzung von zeitlichen Einschränkungen ist auch die Definition des Startzeitpunkts. Im Rahmen der Eigentümerstrategie sollen sich die beiden BL Verwaltungsratsmitglieder dafür einsetzen, dass als Startzeitpunkt das Abheben des Flugzeugs und nicht mehr das Verlassen des Gates gilt.

Risikoanalyse und Espoo: Postulat Risikoanalyse für den EuroAirport ([2018/593](#)); Postulat Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig! ([2018/727](#))

Beide Vorstösse verlangen die Durchführung einer Risikoanalyse. Die entsprechenden Arbeiten haben im Jahr 2021 gestartet. Die Projektarbeiten sind mittlerweile so weit fortgeschritten, dass die Veröffentlichung der Risikoanalyse im Jahr 2023 vorgesehen ist.

Der Vorstoss 2018/727 verlangt zusätzlich die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Diesbezüglich ist der Regierungsrat mit zwei Schreiben an das BAZL gelangt. Dieses hat bestätigt, dass im vorliegenden Fall keine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss Espoo zur Anwendung kommt.

Südlandequote: Postulat Reduktion der Südlandequote: versprochene Massnahmen gefordert! ([2018/822](#)); Postulat Überschreitung der maximalen Südanflugsquote: Umgehende Überprüfung des 5-Knoten-Regimes durch die Flugsicherheitsbehörden ([2019/633](#))

Beide Vorstösse haben zum Ziel, die jährliche Südlandequote unter 8 % zu bringen. Dies solle zum Beispiel mit der Erhöhung der bisherigen 5-Knotenregelung erfolgen. Mittlerweile wurde die 5-Knotenregelung jedoch im europäischen Recht verankert, und ein diesbezüglicher Handlungsspielraum ist nicht (mehr) gegeben. Daher wurde mit dem BAZL und dem Flughafen vereinbart, dass eine Auslegeordnung zu weiteren möglichen Massnahmen erfolgen soll, damit die festgelegten Schwellen für die Südlandungen eingehalten werden können. Die entsprechenden Arbeiten sind im Gange.

4. Anträge

4.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat

1. die vorliegende Eigentümerstrategie des EAP zur Kenntnis zu nehmen

4.2. Abschreibung von Vorstössen des Landrats

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat die Abschreibung folgender Vorstösse:

1. Motion: Nachtflugsperrung auf dem EAP ([2008/091](#));
2. Postulat: Jetzt sofort durchsetzen: Nachtflugverbot von 23h bis 6h zur Vermeidung von Herz-Kreislauf-Todesfällen ([2020/654](#));
3. Postulat: Aufnahme der politischen Forderung nach einem Nachtflugverbot von 23-6h in die Eigentümerstrategie des EuroAirports ([2021/679](#));
4. Postulat: Nachtstarts am Euro-Airport nur bis 22.30 Uhr ([2022/518](#));
5. Postulat: Risikoanalyse für den EuroAirport ([2018/593](#));
6. Postulat: Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig! ([2018/727](#))
7. Postulat: Reduktion der Südlandequote: versprochene Massnahmen gefordert! ([2018/822](#));
8. Postulat: Überschreitung der maximalen Südanflugsquote: Umgehende Überprüfung des 5-Knoten-Regimes durch die Flugsicherheitsbehörden ([2019/633](#))

Liestal, 24. Januar 2023

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Kathrin Schweizer

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

5. Anhang

- Landratsbeschluss
- Eigentümerstrategie

Landratsbeschluss

über die Eigentümerstrategie Flughafen Basel-Mulhouse (EuroAirport)

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die vorliegende Eigentümerstrategie des EAP wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Motion [2008/091](#) «Nachtflugsperrung auf dem EAP» wird abgeschrieben.
3. Das Postulat [2020/654](#) «Jetzt sofort durchsetzen: Nachtflugverbot von 23h bis 6h zur Vermeidung von Herz-Kreislauf-Todesfällen» wird abgeschrieben.
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 [2022/518](#) «Nachtstarts am Euro-Airport nur bis 22.30 Uhr» wird abgeschrieben.
6. Das Postulat [2018/593](#) «Risikoanalyse für den EuroAirport» wird abgeschrieben.
7. Das Postulat [2018/727](#) «Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig!» wird abgeschrieben.
8. Das Postulat [2018/822](#) «Reduktion der Südlandequote: versprochene Massnahmen gefordert!» wird abgeschrieben.
9. Das Postulat [2019/633](#) «Überschreitung der maximalen Südanflugsquote: Umgehende Überprüfung des 5-Knoten-Regimes durch die Flugsicherheitsbehörden wird abgeschrieben.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Die Präsidentin:

Die Landschreiberin: