

## Bericht der Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission an den Landrat

### betreffend Eigentümerstrategie Flughafen Basel-Mulhouse (EuroAirport)

2023/56

vom 22. Februar 2023

Das Wichtigste in Kürze	
<b>Inhalt der Vorlage</b>	<p>Alle 4 Jahre wird dem Landrat die Eigentümerstrategie für den EuroAirport zur Kenntnisnahme vorgelegt. Diese ist gegenüber der letzten Version von 2019 nur punktuell verändert worden. Als wichtigste Ergänzung wird bei den strategischen Zielen festgehalten, dass «ein Nachtflugverbot zwischen 23 und 6 Uhr» gilt. Damit soll der nächtliche Fluglärm in der zweiten Nachtstunde signifikant reduziert werden. Der Regierungsrat hält in seinem Bericht fest, dass diese Zielsetzung aufgrund der komplexen Governance-Struktur des binationalen Flughafens und der beschränkten Einflussmöglichkeiten der Baselbieter Vertreter im Verwaltungsrat sehr ambitioniert, aber nicht aussichtslos ist.</p>
<b>Beratung Kommission</b>	<p>Eine Mehrheit der Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission stellte mit Zufriedenheit fest, dass langjährige Forderungen nach einem Nachtflugverbot ab 23 Uhr endlich in die Eigentümerstrategie Eingang gefunden haben. In der Umsetzung gebe es jedoch noch Raum für Verbesserungen, wie die Kommission fand. Diese seien an die Hand zu nehmen, wobei konstatiert wurde, dass die binationale Natur des Flughafens und die unverrückbare französische Position eine grosse Herausforderung auf diesem Weg darstellen. Vereinzelt kritisierten, dass mit Vorgaben über Flugzeiten zu sehr in das operative Geschäft des Flughafens eingegriffen werde.</p> <p>Zu Diskussionen Anlass gaben darüber hinaus die vom Regierungsrat im Landratsbeschluss beantragten Abschreibungen diverser Vorstösse, wobei die Kommission in der Mehrheit entschied, dem Regierungsrat zu folgen.</p> <p>Für Details wird auf das Kapitel <a href="#">Kommissionsberatung</a> verwiesen.</p>
<b>Antrag an den Landrat</b>	<p>Die Kommission beantragt dem Landrat mit 7:2 Stimmen bei 2 Enthaltungen Zustimmung zum von ihr geänderten Landratsbeschluss.</p> <p>Zum <a href="#">Landratsbeschluss</a> gemäss Kommission.</p>

## 1. Ausgangslage

Gemäss § 10 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über die Beteiligungen (PCGG) nimmt der Landrat Kenntnis von den jeweiligen Eigentümerstrategien seiner Beteiligungen, worin die mittelfristigen Ziele für den Umgang mit der Beteiligung festgelegt sind. Als eine der strategisch wichtigen Beteiligungen gilt der EuroAirport (EAP), für den der Regierungsrat erstmals im November 2018 eine Eigentümerstrategie vorgelegt hat, die vom Landrat am 19. Mai 2019 zur Kenntnis genommen wurde. Gemäss § 9 Absatz 3 der Verordnung zum PCGG muss die Eigentümerstrategie mindestens alle 4 Jahre überprüft werden. Die in Folge überarbeitete EAP-Eigentümerstrategie wird dem Landrat nun zur Kenntnisnahme unterbreitet.

Übergeordnete Stossrichtung der Eigentümerstrategie ist das Halten der zwei Sitze im Verwaltungsrat sowie des Vizepräsidiums. Als Grundsätze sollen der Konflikt zwischen Wirtschaftsstandort und Arbeitsstätte sowie der Umweltverträglichkeit und Wohnqualität (insbesondere punkto Lärm) möglichst gering gehalten werden.

Die strategischen Ziele der überarbeiteten Eigentümerstrategie 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, die Anliegen der Bevölkerung im Flughafenumfeld berücksichtigend, auf Kundenbedürfnisse und wirtschaftlichen Erfolg. Weiter engagiert sich der Flughafen für eine Reduktion des CO<sub>2</sub>-Austosses und eine CO<sub>2</sub>-Neutralität bis 2030.

Ein besonderes Augenmerk gilt der Fluglärm-Thematik: «Grundsätzlich gilt ein Nachtflugverbot zwischen 23 und 6 Uhr. Diesbezügliche Ausnahmen (z. B. Expressfracht, Verspätungsabbau) sind im Rahmen der Umsetzungsarbeiten zu definieren.» Mit dem per 1. Februar 2022 eingeführten Verbot von geplanten Starts nach 23 Uhr wird gemäss Regierungsrat 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 Uhr) aufgrund der Vorverlegung von geplanten Starts von der zweiten Nachtstunde lärmässig eine Herausforderung. Das Projekt ist laut Regierungsrat noch nicht abgeschlossen.

Das 2019 eingeführte RNAV-Verfahren (satellitengesteuerten Flächennavigation) führte zu einer Verschiebung der Flugspuren in Richtung Süden, über Schweizer Gebiet. Die französische Flugsicherung konnte im Jahr 2022 die unerwünschte Südverschiebung zweier Abflugrouten in Richtung Norden korrigieren, womit das ursprünglich gesteckte Ziel der Bündelung über möglichst wenig dicht besiedeltes Gebiet erreicht ist.

Eine Herausforderung ist nach wie vor die Südlandequote, die gemäss Eigentümerstrategie nicht systematisch über dem Wert von 8-10 % liegen soll. Eine (für den Süden entlastende) Heraufsetzung der 5 Knoten Rückenwindkomponente Nord ist aufgrund der in Frankreich geltenden Regelungen nicht möglich. Es 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. 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 eingehalten werden können.

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

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

## 2. Kommissionsberatung

### 2.1. Organisatorisches

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.

## 2.2. Eintreten

Das Eintreten auf die Vorlage war unbestritten.

## 2.3. Detailberatung

Die Kommissionsmitglieder beschäftigten sich in ihrer Beratung der Eigentümerstrategie vorrangig mit dem Thema Fluglärm und den dagegen angestrebten Massnahmen. Dabei wurden Verbesserungen gegenüber der Situation vor vier Jahren konstatiert und der Einsatz insbesondere der beiden Baselbieter Verwaltungsratsvertreter wurde verdankt. Als besonders positiv wurde von einem Teil der Kommission hervorgehoben, dass das Nachtflugverbot in die Eigentümerstrategie aufgenommen wurde. Auf der anderen Seite wurde kritisiert, dass das seit Februar 2022 bestehende Verbot geplanter Starts ab 23 Uhr noch nicht zu wirklich befriedigenden Ergebnissen geführt habe. Einzelne Kommissionsmitglieder beurteilten den Detaillierungsgrad der Eigentümerstrategie gerade in diesem Punkt als zu weitgehend und zu sehr ins operative Geschäft des Flughafens eingreifend. Zu Diskussionen Anlass gaben auch die vom Regierungsrat im Landratsbeschluss beantragten Abschreibungen diverser Vorstösse, wobei die Kommission in der Mehrheit entschied, dem Regierungsrat zu folgen.

### 2.3.1 Herausforderungen bei schwankender Lage

Vor Corona verzeichnete der EuroAirport kontinuierlich steigende Wachstumsraten von zuletzt 9 % gegenüber dem Vorjahr und es wurden zuletzt rund 9,1 Millionen Passagiere befördert. Das erste Coronajahr 2020 führte zu einem Einbruch des Passagierolumens um Zweidrittel, was sich in den folgenden Jahren erholte. 2022 lag das Passagieraufkommen wieder bei 7 Millionen, und somit gleich hoch wie 2015. Die passagierstärkste Fluggesellschaft vor Ort ist easyJet, mit grossem Abstand vor Wizz Air, Sunexpress und anderen. Pristina, die Hauptstadt des Kosovo, war 2022 nach wie vor die am häufigsten angeflogene Destination, vor London und Istanbul. Als robuste Grösse erwies sich im Jahr 2022 auch während der Pandemie und trotz des Ukrainekriegs das Frachtgeschäft mit insgesamt 114'000 Tonnen.

Gemäss der EAP-Vertreter stellen sich dem Flughafen 6 wesentliche Herausforderungen:

**1. Politische Akzeptanz im Flughafenumfeld:** Der EAP richtet sich als verantwortungsvoller, verlässlicher und solider Partner im Dienste der trinationalen Region konsequent an den Grundsätzen der Nachhaltigkeit aus. **2. Binationalität im Alltag:** Gleichgewicht zwischen der französischen und schweizerischen «Gepflogenheiten» **3. Konsequente Umsetzung der Lärmstrategie:** Reduktion Nachtfluglärm: Umsetzung des Verbots geplanter Starts nach 23.00 / Fokus auf 22 bis 23 Uhr für Einhaltung der Lärmgrenzwerte; Rechtssicherheit bezüglich Lärmentwicklung mit begrenzenden Lärmkurven; Überprüfung Abflugverfahren, so dass möglichst wenig Personen belärmt werden. **4. Reduktion CO<sub>2</sub> Ausstoss:** CO<sub>2</sub>-Neutralität auf Ebene der Flughafengesellschaft bis 2030. **5. Rechtssicherheit im Bereich Arbeitsrecht im Schweizer Sektor:** staatsvertragliche Vereinbarung CH-F erforderlich. **6. Umsetzung Bahnanbindung:** Ergänzung S-Bahn-Netz, Reduktion CO<sub>2</sub>-Ausstoss.

### 2.3.2 Lärmreduktion nachts hat höchste Priorität

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. Das Instrument der begrenzenden Lärmkurve definiert eine maximale Lärmmenge, die vom Betrieb des Flughafens ausgehen und im Verlauf einer bestimmten Dauer nicht überschritten werden darf – ähnlich eines Lärm-Pools, der bei zu viel Inhalt überschwappt. 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 vom Landrat häufig verlangt und von den beiden Baselbieter Verwaltungsratsvertretern erfolgreich eingebracht wurde. Die Kommissionsmitglieder konstatierten, bestätigt von den EAP-Vertretern, 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 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 auf diese Weise startet, hebt erst 15 bis 20 Minuten später ab und wird dann in Allschwil hörbar. 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 Gespräche zwischen der französischen Zivilluftfahrtbehörde DGAC, dem BAZL und den betroffenen Airlines stattgefunden haben, in denen versucht wurde, die Airlines zu überzeugen, die Starts früher anzusetzen. Gewisse Airlines seien dafür durchaus offen, andere – vor allem im Expressfrachtbereich – nicht. Eine zeitnahe Umsetzung sei jedoch nicht machbar und es müsste dabei die ganze erste Nachtstunde berücksichtigt werden. Bei der «take off/block off»-Norm wiederum handelt es sich laut den EAP-Vertretern um eine von Paris festgelegte nationale Norm. Paris, respektive die zuständige Behörde, habe sich in der Vergangenheit unbeeindruckt gegenüber den Anliegen und Anregungen der Betroffenen gezeigt – wozu auch zahlreiche Elsässer Gemeinden gehören.

### 2.3.3 *Begrenzte Möglichkeiten der Einflussnahme*

Die Kommissionsmitglieder beschäftigten sich auch mit der Frage der binationalen Natur des Flughafens und der Rolle Frankreichs als Standort und somit politisch verantwortliche Instanz. Dabei wurde einmal mehr festgestellt, dass in Frankreich andere Normen gelten, wobei es letztlich unrealistisch sei, die dort zuständigen Behörden zu einer abweichenden Auslegung im Sinne von Ausnahmeregelungen zu bewegen. Dies betrifft insbesondere die 5-Knotenregelung bei Rückenwind, die von der europäischen Flugsicherheitsagentur als Vorschrift erlassen wurde. Die Schweizer EAP-Delegation versucht immerhin, das BAZL davon zu überzeugen, eine risikobasierte Analyse zu machen, ob sich auf der 4 Kilometer langen Piste, dank modernem Flugzeugmix, die Knotenzahl nach oben verändern liesse. Entsprechende Signale des BAZL stimmen zuversichtlich. Am Schluss müsste jedoch Frankreich gewillt sein, gegen eine eigene gesetzliche Bestimmung zu verstossen, wovon laut Direktion nicht auszugehen sei.

Als eine Möglichkeit, Einfluss auf das Fluggeschehen zu gewinnen und dadurch die Lärmentwicklung besser in den Griff zu bekommen, wurde der Kommission ein dreistufiges Verfahren vorgestellt: 1. Tarifäre Anreize, 2. Verschärfung der Lärmzertifizierung der Flugzeuge ab 22 Uhr und 3. Startverbots für sehr lärmintensive Flugzeugkategorien. Dank neuerer Triebwerke können moderne Flugzeuge (Neo-Typen) leiser fliegen, gleichzeitig könnten über eine Anpassung der Tarifierung Anreize gesetzt werden, wobei die Frage gestellt werden muss, ob diese im Ausmass ausreichend sind. Die Kommission erkannte dies als eine Möglichkeit, zwingende von weniger zwingenden Landungen und Starts zu trennen. Die EAP-Vertreter verdeutlichten, dass sie in dieser Frage am Ball bleiben würden.

### 2.3.4 *EuroAirport als Arbeitgeber und Wirtschaftsfaktor*

Bei den Expressmaschinen, von denen eine mittlere einstellige Anzahl bereits ab 5 Uhr morgens landet, zeigt sich besonders deutlich das Dilemma zwischen den gesundheitlichen und den wirtschaftlichen Aspekten des Flughafens. Das Geschäftsmodell der Expressfracht verlangt es, dass sie möglichst früh am Flughafen ankommt, wo sie auf Lastwagen verladen und an den Bestimmungsort spediert werden kann. Darunter sind auch von der Wirtschaft oder medizinischen Labors benötigte Produkte wie Blutproben etc. Ein Teil der Kommission warnte davor, mit einer zu restriktiven Politik dieses Geschäftsmodell zu gefährden und somit 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 letztlich keine Alternative in Form von vernünftigen Ausweichmöglichkeit haben. Bei den – teils verspäteten – Landungen der hier basierten Passagierflugzeuge riet der EAP-Vertreter, flexibel zu sein, da es ansonsten zu Ausfällen von Flugzeugverbindungen am frühen Morgen käme.

Ein Mitglied kritisierte in diesem Punkt die Eigentümerstrategie, die in einem fragwürdigen Detaillierungsgrad (bis hin zur Nennung von Flugzeiten) sich ins operative Fluggeschäft einmische. Der Fokus sollte stattdessen auf der Umsetzung der politisch und gesellschaftlich gewünschten Bedingungen liegen, und darauf, zu verhindern, dass es zu Entwicklungen wie aktuell der höheren Belastung zwischen 23 und 23:15 Uhr komme.

Weiter betonte ein Mitglied die Wichtigkeit, am strategischen Grundsatz des EAP als «schweizerischem Landesflughafen» festzuhalten. Dieser Punkt sei stark unter Druck geraten, denn der französische Staat verfolge hier andere Interessen und bringe die Schweizer Seite u.a. punkto Steuern und Arbeitsrecht unter Druck. Es sei deshalb entscheidend, dass der Verwaltungsrat und die beiden Basel ein gemeinsames Verständnis entwickeln und aufrechterhalten, dass es sich um einen der drei bestehenden schweizerischen Landesflughafen handelt. Ohne diese Voraussetzung dürften sämtliche Interessen, nicht nur jene betreffend Lärmschutz, viel schwieriger zu verteidigen sein.

### 2.3.5 Abschreibung von Vorstössen

Der Regierungsrat beantragt, gleichzeitig mit der Kenntnisnahme der Eigentümerstrategie mehrere Vorstösse abzuschreiben, von denen der älteste aus dem Jahr 2008 stammt. Die Kommissionsmitglieder diskutierten die einzelnen Vorstösse teils kontrovers, wobei von der die Abschreibung ablehnenden Seite vorgebracht wurde, dass man von einer Lösung des Problems des nächtlichen Fluglärms noch relativ weit entfernt sei und in der Eigentümerstrategie die darin vorgebrachten Forderungen nicht ausreichend aufgenommen seien. Die Vorstösse betrafen:

- *Motion 2008/091: Nachtflugsperrre von 23.00 Uhr - 6.00 Uhr.* – Die Kommission sprach sich mit 7:4 Stimmen für Abschreibung aus.
- *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 Absicht, Lärm- und Schadstoffausstoss des Flughafens zu reduzieren sowie die Sicherheit der Bevölkerung zu erhöhen, reichen alleine nicht aus, solange noch zu Unzeiten geflogen werde. Die VGD argumentierte, dass aus ihrer Sicht die Forderungen des Postulats mit der Eigentümerstrategie vollzogen werden. – Mit 6:5 Stimmen sprach sich die Kommission dafür aus, das Postulat stehen zu lassen.
- *Postulat 2021/679: Aufnahme der politischen Forderung nach einem Nachtflugverbot von 23-6h in die Eigentümerstrategie des EuroAirports.* – Die Abschreibung war unbestritten und wurde von der Kommission einstimmig befürwortet.
- *Postulat 2018/593: Risikoanalyse für den EuroAirport.* – Ein Mitglied beantragte, das Postulat stehenzulassen, solange die vom Regierungsrat versprochene Risikoanalyse nicht vorliegt. – Die Kommissionsmehrheit folgte dem Regierungsrat und sprach sich mit 7:4 Stimmen für Abschreibung aus.
- *Postulat 2018/727: Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig!* – Ein Kommissionsmitglied monierte, dass solange die geforderte UVP nicht aufgegleist sei, das Postulat nicht abgeschrieben werden solle. Zu diesem Schluss kam schon der Landrat an seiner Sitzung vom 11. Juni 2020 und liess das Postulat stehen, indem er dem Antrag der Bericht erstattenden Umweltschutz- und Energiekommission folgte. Ursprung des Postulats war die Verschiebung der Flugspuren nach

Süden über Schweizer Gebiet, seitdem im Jahr 2014 das sogenannte RNAV-Verfahren eingeführt wurde, was gemäss Espoo-Abkommen eine Umweltverträglichkeitsprüfung zur Folge hätte. Die Direktion erklärte, dass sie das BAZL in mehreren Schreiben darauf hingewiesen habe, dieses jedoch geantwortet habe, dass mit der Einführung der RNAV-Verfahren weder neue erhebliche grenzüberschreitende nachteilige Umweltwirkungen absehbar waren noch eingetreten seien und daher die Durchführung einer grenzüberschreitenden UVP gemäss Espoo-Konvention nicht anzuwenden sei. Von einem Meinungsumschwung ist laut Direktion nicht auszugehen. – Die Kommissionsmehrheit folgte dem Regierungsrat und sprach sich mit 6:5 Stimmen für Abschreibung aus.

- Drei Vorstösse, die vom Regierungsrat zur Abschreibung beantragt werden, wurden von der Kommission aus dem Landratsbeschluss entfernt, weil sie entweder bereits überwiesen, aber noch nicht in der zuständigen Kommission behandelt, oder bereits abgeschlossen sind. Dies betrifft die Postulate 2022/518, 2018/822 und 2019/633.

Die Kommissionsmitglieder beschlossen einstimmig, dem Landrat die Kenntnisnahme der Eigentümerstrategie Flughafen Basel-Mulhouse (Ziffer 1 Landratsbeschluss) zu empfehlen.

### **3. Antrag an den Landrat**

Die Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission beantragt dem Landrat mit 7:2 Stimmen bei 2 Enthaltungen, gemäss dem geänderten Landratsbeschluss zu beschliessen.

22.02.2023 / mko

#### **Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission**

Balz Stückelberger, Präsident

#### **Beilagen**

- Landratsbeschluss (von der Kommission geänderter Entwurf)

## **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 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 abgeschrieben.
6. Das Postulat [2018/727](#) «Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig!» wird abgeschrieben.

Liestal, Datum wird durch die LKA eingesetzt.

Im Namen des Landrats

Die Präsidentin:

Die Landschreiberin: