

Parlamentarischer Vorstoss

2022/636

| | |
|-----------------------|--|
| Geschäftstyp: | Postulat |
| Titel: | Handlungsanweisungen des Regierungsrats an seine Delegierten im Verwaltungsrat des EuroAirports |
| Urheber/in: | Katrin Joos Reimer |
| Zuständig: | — |
| Mitunterzeichnet von: | Ackermann, Agostini, Bänziger Keel, Buser, Eichenberger, Hartmann, He- ger, Hotz, Kirchmayr-Gosteli, Stokar, Zeller |
| Eingereicht am: | 17. November 2022 |
| Dringlichkeit: | — |

Nicht erst seit Jahren, sondern seit Jahrzehnten versprechen die Direktion des EuroAirports (EAP) und seine im Verwaltungsrat vertretene Trägerschaft konkrete Lärminderungsmaßnahmen. Hierzu bestehen auch etliche rechtsverbindliche Vereinbarungen und Erlasse. Die Massnahmen werden teils aber nicht eingehalten oder enthalten Schlupflöcher und bewirken so gar keine Lärm-minderung. Hierzu einige Beispiele:

- 1) In der zweiten Hälfte der 1970er Jahre haben der Kanton Basel-Stadt und die Eidgenossen-schaft beschlossen, die Verlängerung der Hauptpiste von 2'370 m auf 3'900 m Länge zu finan-zieren, um damit bei Starts Richtung Süden auch künftig die Westkurve vor der Landesgrenze und die Überflughöhe in diesem Bereich auf über 1'000 m über Meer zu ermöglichen^{1 2}. Doch erst seit 2015 und nur bei Nachtstarts (22-06 Uhr) sind die Piloten per französischem Erlass verpflichtet³, vom nördlichen Pistenende aus zu starten. Tagsüber beträgt die Flughöhe im Bereich der Landesgrenze mitunter weniger als 800 m über Meer. Der Schalldruck der "Tief-flieger" erreicht bis 8 dB(A) höhere Spitzenwerte, was vom menschlichen Ohr als fast doppelte Lautstärke empfunden wird.
- 2) Mit der Einführung der satellitengesteuerten Startprozeduren seit 2014 erfolgte eine räumliche Verschiebung mancher Starttrouten nach Süden über Schweizer Hoheitsgebiet. Zwar hat der EAP einige der Startprozeduren 2021 etwas nachgebessert, doch Allschwil wird immer noch von vielen Starts direkt überflogen (Prozeduren LUMEL7S und OLBEN7S). Zudem wird die

¹ Grossratsbeschluss betreffend Verlängerung der Hauptpiste des Flughafens Basel-Mülhausen sowie Richt-linien über Massnahmen betreffend den Fluglärm aus dem Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen

² Botschaft über einen Bundesbeitrag an die Pistenverlängerung auf dem Flughafen Basel-Mülhausen, Bun-desblatt, 21.2.1977

³ Arrêté du 18 juin 2015, DEVA1508075A

Ideallinie anderer Startprozeduren oft nicht eingehalten, sondern südlich überschritten. Konsequenzen hat das für die fehlbaren Fluggesellschaften nicht.

- 3) Eine binationale Vereinbarung von 2008 beschränkt die Südlandungen auf 8 % pro Jahr ⁴. Wird die 10%-Marke überschritten, müssten Gegenmassnahmen geprüft werden. Seither wurde die Vereinbarung nur sechsmal eingehalten, teils weil auch bei weniger als 5 kn Nordwindkomponente von Süden her gelandet wird. 2022 dürfte die Südlandequote noch höher ausfallen als je zuvor (Stand Ende September 14.8 %). Massnahmen wurden indes noch nie geprüft.
- 4) 2018 versprach der EAP, die Anzahl Starts nach Süden zwischen 23 und 24 Uhr im Folgejahr zu halbieren ⁵. 2019 erfolgten in diesem Zeitfenster gemäss Zahlen des EAP aber 20 % mehr Starts nach Süden als 2018 – bei vergleichbarer Anzahl aller Starts. Seit Februar 2022 darf der EAP keine Starts mehr nach 23 Uhr planen ⁶. Damit sollten gegenüber 2019 in der zweiten Nachtstunde 80 % der Starts wegfallen und der Dauerschallpegel im Süden um 11 dB sinken ⁷. Seit im April 2022 der Flugverkehr wieder zugenommen hat, erfolgten bis Ende September nach 23 Uhr aber noch mehr ungeplante Starts Richtung Süden als geplante im gleichen Zeitraum 2019 ⁸, notabene bei 19 % weniger Flugbewegungen. Der Verspätungsabbau ist nach wie vor unbeschränkt erlaubt (und erfolgt mitunter bis weit nach Mitternacht). Der Dauerschallpegel für 23-24 Uhr erreicht im Allschwiler Dorfkern so auch wieder gleiche Werte wie in der Vergleichsperiode 2019 – mit Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Zwar führt der EAP im Zeitraum April-September 2022 für Allschwil-Dorf in der zweiten Nachtstunde 438 Fluglärmereignisse auf, die auf Startbewegungen zurückzuführen sind. In seiner Abflug-Statistik (Pistenbenützung) weist er aber nur 180 Starts in Richtung Süden aus (-59 %). Bei der grossen Differenz dürfte es sich weitgehend um jene Abflüge handeln, die ihren Standplatz kurz vor 23 Uhr verlassen haben (heure bloc), aber effektiv erst nach 23 Uhr starteten. Würde am EAP die Startzeit nach dem Zeitpunkt der Startaufnahme auf der Piste bemessen (heure piste), sähe seine Statistik über verspätete Starts nach 23 Uhr ganz anders aus und würde auch dem verursachten Lärm entsprechen.
- 5) Ebenfalls im Februar 2022 wurden die Vorschriften über die zulässige Lärmemission der einzelnen Flugzeuge im Nachtflugverkehr verschärft. Ein Grossteil der nächtlichen Flüge (Landungen 05-06 Uhr, Starts 22-24 Uhr) macht die Frachtflotte mit mehrheitlich 25- bis 35-jährigen Maschinen aus. Trotz dieser Verschärfung ist aber kaum ein Flugzeug von der neuen Restriktion betroffen. Die Wirkungslosigkeit dieser Massnahme wird denn auch bereits in der Vorstudie hierzu festgestellt ⁹. Nichtsdestotrotz stellte sie der EuroAirport medienwirksam als weitere Bemühung zur Lärminderung dar.
- 6) Im Juni 2018 wurde von den Regierungen BS und BL die Ausarbeitung einer aktuellen Risikoanalyse initialisiert ¹⁰, da die bestehende von 2001 jegliche Gültigkeit bezüglich Flugzeuggrösse, Pistennutzung und Routenführung verloren hat. Angeblich diskutierte der EAP-Verwaltungsrat bereits 2015 über eine Aktualisierung. Sie soll nun in Bearbeitung sein, doch wann sie veröffentlicht wird, ist unbekannt.

Der aufgezeigte Sachverhalt hat im Endeffekt auf Schweizer Seite zu einer steten und überproportionalen Fluglärm- (insbesondere nachts) und Risikozunahme geführt.

⁴ Abkommen über die Pistennutzungsbedingungen und die Kontrolle der Massnahmen zur Minderung der Umwelt-Auswirkungen des Betriebes eines ILS auf Piste 34 des Flughafens Basel-Mulhouse, 10.2.2006

⁵ Präsentation Informationsveranstaltung des EuroAirports, 23.4.2018

⁶ Arrêté du 6 août 2021, TRAA2116056A

⁷ EuroAirport Medienmitteilung 'Massnahmen zur Überwindung der Krise und zur Lärmreduktion, 10.6.2020

⁸ EuroAirport, Webreporting

⁹ Ausgewogener Ansatz bei Nachtflügen, Flughafen Basel-Mulhouse, Studienbericht 2020

¹⁰ Motion 2018/727 - Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend notwendig. Stellungnahme Regierungsrat, 22.1.2019

Stellvertretend für die betroffene Bevölkerung von Allschwil bis Aesch erwarten die Unterzeichnenden vom Regierungsrat, dass er über seine Delegierten folgende Forderungen dezidiert in den EAP-Verwaltungsrat einbringt und regelmässig über den Verhandlungsverlauf öffentlich berichtet:

- 1. Verschiebung aller Startrouten mit Abflugrichtung Süd (ausser Direktstarts OLBEN7Y) über wenig besiedeltes Gebiet (also auch LUMEL7S und OLBEN7S) und konsequente Ahndung im Falle von Nichteinhaltung der RNAV-Routenführungen**
- 2. Verpflichtung, ganztags alle Starts mit Abflugrichtung gegen Süden an der nördlichen Pistenschwelle anzutreten**
- 3. Verbindliche Vorgabe einer Mindestflughöhe (über 1'000 m über Meer) an der Landesgrenze**
- 4. Anzahlmässige Limitierung des Verspätungsabbaus bei Abflügen**
- 5. Verspätungsabbau bei Abflügen bis maximal 23.30 Uhr**
- 6. Erfassung des Startzeitpunkts ab Pistenschwelle anstatt ab Standplatz**
- 7. Nachtflugverbot für lärmige Flugzeuge (Erhöhung der kumulativen Lärmarge auf mindestens 15 EPNdB)**
- 8. Konsequente Einhaltung der Immissionsgrenzwerte auf Schweizer Hoheitsgebiet**
- 9. Einhaltung der Vereinbarung zu Südlandungen (8 %), ev. durch Anhebung der Nordwindkomponente**
- 10. Veröffentlichung der neuen Risikoanalyse im Laufe von 2023**

Beschluss des Landrats vom 09.02.2023

Nr. 2057

63. Handlungsanweisungen des Regierungsrats an seine Delegierten im Verwaltungsrat des EuroAirports

2022/636; Protokoll: bw

Landratspräsidentin **Lucia Mikeler Knaack** (SP) informiert, der Regierungsrat sei bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Peter Riebli (SVP) richtet sich an Katrin Joos Reimer: Gut gemeint ist oft das Gegenteil von gut. Mit dem Postulat wird ein wildes Sammelsurium an Massnahmen vorgelegt, die von den Baselbieter Vertretern in den Verwaltungsrat des EuroAirports eingebracht werden müssten. Dafür bräuhete es einerseits eine Mehrheit im Verwaltungsrat und andererseits müsste die französische Aufsichtsbehörde für die zivile Luftfahrt aktiv werden. Beide Voraussetzungen sind für dieses wilde Sammelsurium nicht gegeben. Zugegeben, einzelne Punkte sind absolut sinnvoll – vorhin wurde ja gerade länger über die Anrollphase diskutiert. Daneben gibt es aber auch Aspekte, die nicht so gelöst werden können und andere, die nur sehr schwierig umsetzbar wären. Das ist der falsche Weg. Das ist aber gar nicht der Grund für Peter Rieblis Widerstand gegen das Postulat. Es gilt den Governance-Aspekt zu berücksichtigen: Das Instrument, wie die BL-Vertreter im Verwaltungsrat mandatiert und Aufträge erteilt werden, ist die Eigentümerstrategie des Kantons. Es ist nicht zielführend, der VR-Vertretung Einzelanliegen aufzudrücken. Es schwächt deren Glaubwürdigkeit, wenn sie immer mit neuen Anliegen kommen, die eh chancenlos sind. Auch nicht vergessen darf man, dass die primäre Aufgabe eines Verwaltungsrats die ist, dass er sich für die Interessen seiner Firma oder seines Konsortiums einsetzt. Neben der Eigentümerstrategie müssen die vom Kanton Basel-Landschaft delegierten Verwaltungsratsmitglieder auch die Interessen des Flughafens verfolgen. Man muss aufpassen, dass die Eigentümerstrategie aus dem Jahr 2023 – die hoch ambitioniert ist und viel vom VR verlangt, der sich sicherlich nach bestem Wissen und Gewissen für die Erreichung der Ziele einsetzen wird – nicht desavouiert wird, indem nun noch zusätzliche, nicht erreichbare Auflagen mitgegeben werden. Es muss sichergestellt werden, dass die zwei BL-Vertreter in dem 16-köpfigen VR überhaupt eine Chance haben, für die Umsetzung der in der Eigentümerstrategie aufgeführten Aspekte kämpfen zu können. Der Landrat muss sich darauf konzentrieren, seinen Verwaltungsräten in den Punkten den Rücken zu stärken, die bereits in der Eigentümerstrategie abgebildet sind. Peter Riebli blickt mit einem gewissen Missbehagen auf die Regierungsbank. Er übt sich darin, weil er dies in der neuen Legislatur öfters tun muss. *[Heiterkeit]* Meine Damen und Herren, wie kommen Sie dazu, ein solch wildes Sammelsurium entgegenzunehmen zu wollen? Damit wird unsere Eigentümerstrategie kompromittiert! Das ist nicht glaubwürdig. Peter Riebli ist entsetzt ob der Bereitschaft des Regierungsrats, dieses Postulat entgegenzunehmen zu wollen und plädiert für Ablehnung.

Sven Inäbnit (FDP) erklärt, auch die FDP-Fraktion sei nicht wahnsinnig glücklich über die Konzeption des Postulats. Einerseits sind viele Punkte enthalten, zu denen Vorstösse erledigt wurden, noch hängig sind oder die bereits in der Eigentümerstrategie abgebildet wurden. Ein solcher Rundumschlag in Form eines Postulats ist nicht ganz verständlich. Andererseits muss aber Peter Riebli schon auch widersprochen werden, der sagt, die BL-Verwaltungsräte würden mit diesen Handlungsanweisungen kompromittiert. Das ist keineswegs der Fall. Es sind etliche Aspekte enthalten, die bereits sehr deutlich adressiert wurden und die sich auch nicht gegen die Eigentümerstrategie richten. Vor allem traut die FDP-Fraktion den Verwaltungsratsmitgliedern aus dem Kanton Basel-Landschaft auch zu, dass sie sowohl die Interessen der Bevölkerung als auch die

Interessen des Flughafens balanciert einbringen können.

Zum Postulat: Ganz glücklich ist die FDP-Fraktion wie bereits angesprochen nicht. Fraktionsmitglieder, die in der Umgebung des Flughafens leben, und auch die Bevölkerung, die repräsentiert wird, erwarten halt schon, dass in diesen Fragen Bewegung entsteht. Deshalb wird ein Teil der Fraktion die Überweisung des Postulats unterstützen, ohne davon auszugehen, dass dies zu einer neuen Zeitrechnung für den Flughafen führt. Es soll aber als Signal und als Stärkung der eigenen Anliegen dienen. Ein anderer Teil der Fraktion wird das Postulat nicht überweisen, weil es als wildes Sammelsurium daherkommt und weil es Aspekte beinhaltet, die bereits erwähnt wurden.

Katrin Joos Reimer (Grüne) hat sich mehrmals den Vorwurf anhören müssen, ein wildes Sammelsurium eingereicht zu haben. Offenbar hat aber Peter Riebli den Zusammenhang der zehn Forderungen nicht begriffen. Der gemeinsame Nenner ist, dass all dies bereits zwar geregelt ist, jedoch nicht eingehalten wird!

Es werden konkrete Handlungsanweisungen gefordert. Es handelt sich um Dinge, die einigermaßen zeitnah umgesetzt werden können, weil sie ja eigentlich bereits erfüllt sein müssten.

Zu Punkt 1-3: Mitte der 1970er-Jahre wurde die Verlängerung der Hauptpiste mit CHF 23 Mio. aus Basel-Stadt, mit CHF 12 Mio. von der Eidgenossenschaft und CHF 5 Mio. von der Basler Wirtschaft finanziert. Der Basler Bevölkerung und dem Bundesparlament wurde versprochen, damit würden die Flugzeuge weiter nördlich starten. Auch wenn die Maschinen in Zukunft grösser würden, hätte man immer noch die Möglichkeit, an der Landesgrenze zu wenden und diese vor allem auch in höhere Höhe zu passieren (über 1'000 Meter über Meer). Erst 2015, also 38 Jahre später, trat ein französischer Erlass in Kraft, der Piloten dazu verpflichtet, nur in den Nachtstunden (22–00 Uhr) bis ans Pistenende zu rollen. Tagsüber starten die Flugzeuge noch immer irgendwo auf der Piste, grösstenteils am ursprünglichen, unveränderten Pistenende. «So what» kann man nur sagen, wenn man keine Ahnung von Fluglärm hat. Der Unterschied der Pistenlänge (früheres Abheben) macht von der Landesgrenze zur startenden Maschine 300-400 Meter oder noch mehr Höhendifferenz aus. Dies resultiert in der Lärmspitze in Unterschieden von 4–8 dB. Nimmt eine Lärmspitze um 10 dB zu – egal, ob von 10 auf 20 oder von 40 auf 50 – dann entspricht dies in der menschlichen Wahrnehmung einer Verdopplung der Lautstärke. 6 dB mehr in Allschwil ist verdammt viel lauter. Dazu kommt, dass 2014 die erste satellitengesteuerte Startprozedur eingeführt wurde, die dann laufend ausgebaut wurde. 2018 war der Ausbau abgeschlossen. Damit wurden Starts nach Süden – das Hauptprozedere – weiter in Richtung Schweizer Territorium verlegt. Es ist also nicht mehr von Abdrehen vor der Landesgrenze zwischen Allschwil und Hegenheim die Sprache. Das Abdrehen erfolgt über dem Zentrum von Allschwil. Die Missstände, das Nichteinhalten des Versprechens, am Pistenende zu starten, um an der Landesgrenze in einer gewissen Höhe zu fliegen, gehen in den ersten drei geforderten Handlungsanweisungen auf: Die Verschiebung der Startrouten über weniger dicht besiedeltes Gebiet; Verpflichtung ganztags und für alle Starts, vom Pistenende aus zu starten und die verbindliche Vorgabe einer Mindestflughöhe an der Landesgrenze. Diese Regelungen müssen im Luftfahrthandbuch und im französischen Ministerialerlass korrigiert werden.

Im Februar 2022 trat der Erlass in Kraft, der geplante Starts nach 23 Uhr verbieten sollte. Der Flughafen hat versprochen, damit würden Nachtstarts nach 23 Uhr um 80 % reduziert und der Dauerschallpegel südlich des Flughafens würde um 11 dB gesenkt. Die Beschränkung betrifft aber lediglich die geplanten Starts. Gleichzeitig wurden aber auch die Mindestanforderungen an die individuellen Lärmzertifikate der Flugzeuge ein wenig verschärft. Nur: Verspätet fliegen die Flugzeuge weiterhin. Damals haben die Regierungen der beiden Basel und das BAZL den neuen Erlass mit grosser Freude in der Hoffnung begrüsst, dies würde das Lärmproblem lösen. Nur die Anrainerverbände haben von Beginn an gesagt, das werde nicht funktionieren. Vor einer Woche konnte man in der bz Folgendes lesen: «Starts nach 23 Uhr gab es seit Inkrafttreten bis Ende

2022 exakt 291, wie die Regierung schreibt. Die Zahlen hat die Regierung in Frankreich erfragen müssen, denn publiziert werden sie grundsätzlich nicht.» 291 Starts nach 23 Uhr entspricht der Zählart des EuroAirports. Die Lärmmessstation des EAP in Allschwil hat 511 Starts nach 23 Uhr registriert, also wesentlich mehr. 511 Starts entspricht der Anzahl aus dem Jahr 2019 – so viel zur Reduktion. Zudem war der Dauerschallpegel zwischen 23 und 00 Uhr noch höher als 2019 und lag deutlich über dem Immissionsgrenzwert. Der besagte Erlass hat also nichts gebracht. Die Frage ist, ob totale Inkompetenz bei der Lärmberechnung der Grund ist oder ob der Erlass der französischen Luftfahrtbehörde extra so formuliert wurde, dass er sich zwar gut anhört, aber nichts bringt. Allerdings hat die Verschärfung der Mindestanforderungen an die individuellen Lärmzertifikate der einzelnen Maschinen, die als Lärminderungsmaßnahme propagiert wurde, praktisch keine Maschine vom EAP ferngehalten. Auch die 25-35 Jahre alten Frachtmaschinen sind nicht verschwunden. Das wusste der EAP im Voraus, wie aus der von ihm in Auftrag gegebenen Balanced-approach-Studie hervorgeht. Diese Umstände führen zu den Forderungen nach einer anzahlmäßigen Limitierung des Verspätungsabbaus, nach einem Verspätungsabbau bei Abflügen bis maximal 23.30 Uhr, der Erfassung des Startzeitpunkts ab Pistenschwelle anstatt ab Standplatz, der konsequenten Einhaltung der Immissionsgrenzwerte auf Schweizer Hoheitsgebiete und der Erhöhung der kumulativen Lärmreserve für die Flugzeuge. Mit diesen Punkten wird erreicht, dass höchstens noch ein bis zwei Starts nach 23 Uhr erfolgen können.

Dann gibt es noch den binationalen Vertrag aus dem Jahr 2006 betreffend Südlandungen. Dieser sieht vor, dass jährlich maximal 8 % Südlandungen stattfinden. Wird die Quote überstiegen, müssen die Gründe analysiert werden. Werden 10 % übertroffen, müssen Massnahmen geprüft werden. In den 15 Jahren, seitdem ILS 33 geflogen wird, wurde das Abkommen sechs Mal eingehalten. Drei Mal wurde die 10 %-Marke überschritten, sechs Mal die 8 %-Marke. Das führt zur neunten Forderung im Postulat.

Zum zehnten Punkt: Seit Jahren wird von einer neuen Risikoanalyse gesprochen. Diese kommt nicht, wird wieder versprochen und kommt noch immer nicht. Der Flottenmix ist anders, die Flugprozeduren haben sich geändert, die Pistenbenutzungsquoten ebenfalls. Zudem soll eine Risikoanalyse nach den Zielen des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt des BAZL zehn Jahre vorausschauend sein. Diese Risikoanalyse basiert auf Daten aus dem Jahr 1999 und hinkt bald 25 Jahre hinterher. Eine neue Risikoanalyse muss dieses Jahr nun endlich veröffentlicht werden.

Der Regierungsrat ist gewillt, das Postulat entgegenzunehmen. Es bleibt ihm auch nichts anderes übrig: Wer kann denn gegen die Einhaltung von Verträgen und Erlassen sein? Wenn der Landrat dies ablehnt, gerät er in Erklärungsnotstand gegenüber der Bevölkerung. Dasselbe «Sammelsurium» an Forderungen wurde vom Schutzverband der Bevölkerung rund um den Flughafen Basel-Mülhausen am vergangenen Montag in Form einer Petition der Landeskanzlei eingereicht. Die Petition wurde von 4'400 Personen unterschrieben. Hinter diesem «Handlungspostulat» – oder, gemäss einigen Vorrednern, hinter diesem «Sammelsurium» – stehen also ein paar tausend Personen.

Marc Scherrer (Die Mitte) versuchte beim Votum von Katrin Joos Reimer dabeizubleiben, das gelang ihm aber nicht immer. Das ist nicht despektierlich gemeint. Es ist aber nicht zielführend, wenn im Landrat technische Diskussionen geführt werden. Aus diesem Grund schliesst sich der Votant Peter Riebli an: Es handelt sich um ein Sammelsurium an Massnahmen. Selten hat er ein Postulat mit zehn Massnahmen gesehen, ob dies zielführend ist, muss Katrin Joos Reimer wissen. Wenn überhaupt, muss diese Diskussion in der Kommission geführt werden. Marc Scherrer hat – solange er konnte – gut zugehört und Katrin Joos Reimer hat gesagt, es sei alles bereits geregelt. Wenn aber alles bereits geregelt ist, weshalb muss dies erneut getan werden? Möglicherweise besteht ein Ausführungsproblem. Dieses muss über den Verwaltungsrat – das Aufsichtsorgan über den EAP – überprüft werden. Persönlich ist Marc Scherrer der Ansicht, dass solche Aspekte über

die Eigentümerstrategie geregelt werden sollen. Diese ist anspruchsvoll genug. Es braucht keine weiteren Massnahmen, die letztlich – und das ist allen klar – keine Chance haben werden. Ein Teil der Mitte/glp-Fraktion – und damit kann der Redner leben – ist der Ansicht, dieses Anliegen soll in der Kommission besprochen werden. Deshalb wird die Mitte/glp-Fraktion der Überweisung grossmehrheitlich zustimmen.

Andreas Bammatter (SP) stellt klar, dass die SP-Fraktion weiterhin alle Anliegen unterstützen werde, die den Flughafen dazu bringen, das zu tun, was er tun muss. Wenn der Regierungsrat bereit ist, das Postulat entgegenzunehmen, dann hat er offenbar Handlungsbedarf erkannt. Es ist wichtig dranzubleiben. Der Flughafen soll natürlich nicht geschlossen werden. Der Flughafen muss aber mit der Region zusammenarbeiten. Diese Zusammenarbeit muss Schritt für Schritt optimiert werden. Die Bereitschaft der Regierung, das Postulat entgegenzunehmen, zeigt auch ihre Bereitschaft, an diesen Schritten weiterzuarbeiten. Der Landrat wird gebeten, der Überweisung des Postulats zuzustimmen.

://: Mit 50:24 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird das Postulat überwiesen.

Landratspräsidentin **Lucia Mikeler Knaack** (SP) informiert, dass Postulat 2022/549 «Vergleichsdienst über familienfreundliche Arbeitgebende» (Traktandum 68) von Miriam Locher zurückgezogen wurde. Sie wünscht allen schöne Ferien und schliesst die Sitzung um 16.30 Uhr.
