

Bericht der Regiokommission des Grossen Rates

zum

**Anzug Prof. Dr. Peter Wick und Konsorten
betreffend ein Konzept zur Abwicklung des
Flugverkehrs in der RegioTriRhena**

vom 24. Februar 2003 / P016794

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt
zugestellt am 19. März 2003

1. Auftrag und Wortlaut des Vorstosses

In seiner Sitzung vom 25. April 2001 überwies der Grosse Rat der Regiokommission den "Anzug für ein Konzept zur Abwicklung des Flugverkehrs in der RegioTriRhena" mit folgendem Wortlaut:

Der Flughafen ist eine wichtige Infrastruktur-Einrichtung in der RegioTriRhena. Gute Verkehrsverbindungen bilden eine wichtige Voraussetzung für einen attraktiven Wirtschaftsstandort. Der Flughafen Basel-Mülhausen liegt mitten im städtisch besiedelten Gebiet; er ist ein typischer Stadtflughafen. Die Hauptpiste zielt direkt auf die Grossagglomeration Basel mit ihren Industriegebieten von beträchtlichem Gefahrenpotenzial. Der Abstand zu den dicht bevölkerten Quartieren und Gemeinden beträgt nur gerade eine Pistenlänge. Starts und Landungen führen in niedriger Höhe über Wohngebiete. Dieser Flughafen hätte so nie gebaut werden dürfen. Eine Korrektur drängt sich auf. Auch andere Flughäfen wurden in früheren Jahren zu nah an das Stadtgebiet gebaut. In verschiedenen Städten wurde das Problem längst erkannt und der Bau neuer Flughäfen ausserhalb des Siedlungsgebietes in Angriff genommen.

In den letzten Jahren haben die Flugbewegungen massiv zugenommen. Dies gilt auch für die Interkontinentalflüge mit Maschinen, die ihrer Grösse und ihres Gewichts wegen oft nur langsam an Höhe gewinnen und damit Beklemmung und Ängste auslösen. Besonders die schwer beladenen Frachtflugzeuge verursachen Spitzenlärnwerte bis 100 dBA - und dies um Mitternacht.

Laut verschiedenen Prognosen wird der Flugverkehr weiter zunehmen. Die Flughafenleitung beabsichtigt, v.a. im Fracht- und Charterbereich ihren Spitzenplatz weiter auszubauen. Die Folgen dieser Entwicklung sind nicht nur zusätzlicher Lärm und Luftschadstoffe, welche die Lebensqualität und erwiesenermassen auch die Gesundheit beeinträchtigen. Mit der Zunahme der Flugbewegungen wächst auch das Risiko eines Flugzeugabsturzes - eine beängstigende Perspektive für die Bevölkerung rund um den Flughafen. Bekanntlich ereignen sich rund 80% der Flugunfälle in der Start- und Landephase. Verschiedene tragische Ereignisse des letzten Jahres bestätigen leider die Richtigkeit dieser Aussage. Es ist nicht verantwortbar, dass bei Starts und bei Landungen grosse, schwere Maschinen - insbesondere Frachtmaschinen - die teilweise mit Gefahrgut beladen sind, dicht besiedeltes Gebiet überfliegen. Da die Fracht ausserdem über weite Strecken (bis zu 800 km) auf der Strasse zum Flughafen gefahren wird, fragt es sich erst recht, weshalb diese gerade in Basel-Mülhausen in die Flugzeuge geladen werden muss.

Für Basel muss langfristig die Verlagerung einzelner Sparten die dringend nötige Entlastung bringen. Dazu gilt es, jetzt die Weichen richtig zu stellen, damit die trinationale Agglomeration Basel in der weiteren Zukunft über den Flughafen verfügt, der sowohl die Interessen der RegioTriRhena abdeckt als auch dem Bedürfnis nach Sicherheit, Wohnlichkeit und Lebensqualität der Bevölkerung Rechnung trägt.

Aus diesen Gründen bitten die Unterzeichneten die Regiokommission, zu den Forderungen des vorliegenden Anzuges Stellung zu nehmen. Die Vertreterinnen und Vertreter des Kantons Basel-Stadt werden ersucht, folgende Forderungen im Oberrheinrat einzubringen:

Es wird ein zukunftsgerichtetes Konzept für die Abwicklung der verschiedenen Flugverkehrssparten erarbeitet.

Folgende Eckwerte gilt es zu berücksichtigen:

1. Auf dem Flughafen Basel-Mülhausen werden die für die Bedürfnisse der Region wichtigen Destinationen angeboten. Interkontinentale Flüge, Fracht- und Personenflüge sind, so weit sie sich nicht auf die in der Region vorhandene Nachfrage abstützen, einzuschränken (kein Ausweich- bzw. Übernahmeverkehr anderer Flughäfen).

2. Die Wohn- und Lebensqualität in den flughnahen Gemeinden und Quartieren wird gewährleistet.
3. Die Möglichkeiten eines Flugzeugabsturzes über besiedeltem Gebiet sind zu minimieren.

2. Zusammensetzung der Kommission und Vorgehen, insbesondere Anhörungen

2.1 Verabschiedet wurde der vorliegende Bericht von der Regiokommission in folgender Zusammensetzung (nach der Neuwahl durch das Plenum vom 12. Februar 2003 aufgrund des Beschlusses vom 15. Januar 2003, Umwandlung der Regiokommission in eine Sachkommission):

K. Bachmann
 Dr. A. Burckhardt
 F. Gerspach
 W. Hammel
 K. Herzog
 H. Hügli
 E. Jost
 Hp. Kiefer
 B. Mazzotti
 E. Mundwiler
 G. Orsini
 E. Rommerskirchen
 Dr. P. Schai (Präsident)
 N. Schaub
 R. Stark

Überdies hatten im Zeitraum der Behandlung des Anzuges zeitweise auch folgende Mitglieder des Grossen Rates in der Kommission mitgewirkt: Dr. Ch. D'Souza, B. Fankhauser, U. Müller, St. Schiesser, D. Stolz und A. Zanolari.

An den Sitzungen der Kommission nahmen sodann regelmässig auch Herr RR Dr. H. M. Tschudi und Herr Ch. J. Haefliger, Geschäftsführer der Regio Basiliensis, teil.

Das Protokoll wurde von Frau lic.iur. Ch. Bürgin geführt (vorher je eine Zeit lang von Frau E. Hubicka und Frau lic.iur. C. Sigel).

2.2 Angesichts der Komplexität der Thematik setzte die Regiokommission in ihrer Sitzung vom 20. Juni 2001 zunächst eine Subkommission ein, in die folgende Mitglieder gewählt wurden: Dr. A. Burckhardt, H. Hügli, E. Jost, E. Mundwiler und Dr. P. Schai (Vorsitz).

Die eingesetzte Subkommission schlug der Regiokommission in einem kurzen Bericht eine gründliche Meinungsbildung anhand von Hearings mit Vertretungen aus allen Lagern und mit einzelnen Experten vor. Nachdem sich die Regiokommission in ihrer damaligen Zusammensetzung im Jahre 1998 anhand der Kreditvorlage (Investitionsbeitrag) bereits intensiv mit dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (EAP) auseinandergesetzt hatte, erschien es sinnvoll, erneut innerhalb einer Kommission des Grossen Rates ein vertieftes Wissen zum EAP aufzubauen. Demzufolge stimmte die Kommission den Vorschlägen der Subkommission grundsätzlich zu und bestimmte die Personen, die zu Anhörungen eingeladen werden sollten. Angesichts des Umstandes, dass der Vorstoss nicht auf kurzfristige Resultate abzielte, und zur Vermeidung schwieriger Terminprobleme wurde einem Verfahren der Vorzug gegeben, das eine laufende Behandlung der Thematik neben den übrigen Geschäften vorsah, die der Regiokommission sonst aufgetragen waren.

2.3 Die nachstehend aufgeführten Personen kamen nacheinander - teils allein, teils gemeinsam in einer Sitzung - in folgender Reihenfolge zu Wort:

Den Anfang machte Herr alt Regierungsrat E. Belser, Mitglied, derzeit Vizepräsident des Verwaltungsrates des Flughafens, ausdrücklich beauftragt vom zuständigen Regierungsrat des Kantons BL, Herrn A. Ballmer, sowie auch im Einvernehmen mit Herrn RR Dr. R. Lewin, damals Vizepräsident, und einer der beiden Verwaltungsräte des Flughafens, die aus der Mitte des baselstädtischen Regierungsrates bestellt wurden. Der andere ist Herr RR Dr. H. M. Tschudi, der der Kommission bei ihren Beratungen laufend zur Verfügung stand.

In einer nächsten Anhörung kamen speziell die an der Nutzung des Flughafens interessierten Kreise zu Wort. Als Vertretungen von Interesse-Organisationen konnten sich für die IG Cargo Herr S. Rugel, Direktor der Natural AG, und für die IG Luftverkehr Vereinigung Pro EuroAirport deren Präsidentin, Frau E. Simonius, äussern. Als Vertreter zweier am Luftverkehr besonders interessierter Firmen wurden für die MCH Messe Schweiz AG, Herr P. Holenstein, Mitglied der Geschäftsleitung, und für die Syngenta AG, Herr RA Ch. Mäder, Mitglied der Geschäftsleitung, angehört.

Aus Termingründen wurde das Gespräch mit Herrn Nationalrat P. Kurrus, Mitglied der Geschäftsleitung der SWISS, in einer späteren Sitzung separat geführt.

Danach liess sich die Kommission vom Präsidenten der Fluglärmmmission, Herrn dipl. Ing. P. Bachmann über seine Aufgaben und Erfahrungen orientieren.

Anschliessend kamen eine Vertreterin und drei Vertreter der Bevölkerung um den Flughafen zu Wort. Es handelte sich für die Schweizer Seite um Frau Ruth Greiner, Gemeindepräsidentin von Allschwil, und Herrn Felix Stierli, Binningen, als Vertreter des Neutralen Quartiervereins Neubad. Den Abschluss machten dann in einer weiteren Sitzung Herr Landrat Alois Rübsamen, Lörrach, und Herr Jean-Marie Zoellé, Saint-Louis, Premier Adjoint des Député-Maire J. Ueberschlag, in dessen Vertretung.

Die jeweiligen intensiv geführten Gespräche erwiesen sich als sehr nützlich. Sie lieferten wertvolle Elemente zur fundierten Meinungsbildung der Kommission. Mit der Erarbeitung des Entwurfs zum vorliegenden Bericht wurde erneut die zu Beginn des Verfahrens gewählte Subkommission betraut.

3. Aktuelle Lage und längerfristige Perspektiven

Der Anzug Wick wurde in einem Zeitpunkt formuliert und überwiesen, in dem sich die Situation des EAP wesentlich anders präsentierte als heute. Nach einer starken Reduktion des Luftverkehrs seit Frühherbst 2001 konstatieren wir derzeit eine Stagnation auf einem weit tieferen Niveau, als es bis Mitte des Jahres 2001 erreicht worden war.

Die aktuelle Situation darf aber nicht zur Annahme verleiten, die im Anzug hauptsächlich angesprochenen Immissionsprobleme seien damit automatisch auf Dauer gelöst oder zumindest entscheidend gemildert. Ein deutlicher Rückgang insbesondere der Lärmbelästigung wird zwar von den Vertretern der Bevölkerung im Moment mit Erleichterung registriert. Man hat aber davon auszugehen, dass der Flugverkehr ganz allgemein - aber auch auf dem EAP - irgendwann wieder eine kräftige Steigerung erfahren wird. Mit dem Blick auf die mittel- und längerfristig wahrscheinliche Entwicklung gilt es demzufolge, die aktuelle, entspannte Situation zu nutzen, um angestrebte Klärungen und Festlegungen herbeizuführen. Hierzu gehört insbesondere auch die feste Etablierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zur Lösung der anstehenden Probleme.

4. Kurzer geschichtlicher Rückblick

Eine kurze historische Betrachtung erfüllt einen zunächst mit grossem Respekt für die Leistung der Beteiligten. Diese haben im Frühjahr 1946 - mit Pioniergeist und Pragmatismus - etwas ganz Ausserordentliches zustande gebracht, das als "Miracle de Blotzheim" in die Geschichte eingegangen ist. In der Folge wurde das besondere französisch-schweizerische staatsvertragliche Konstrukt entwickelt, das bis heute als rechtliche Grundlage für den EAP dient, der - dem Vernehmen nach - weltweit immer noch der einzige binationale Flughafen sein soll.

Die weitere Rückblende zeigt, dass schon vor dem 2. Weltkrieg offensichtlich geworden war, dass Basels damaliger Flugplatz auf dem Sternenfeld in Birsfelden künftigen Anforderungen nicht mehr würde genügen können. Infolgedessen waren Varianten für eine Verlegung, u.a. nach Allschwil, evaluiert worden. Nach dem Krieg war dann aber offensichtlich, dass von Anfang an eine Lage mit mehr Entwicklungsmöglichkeiten anzustreben sei. Die Lösung konnte nur im nahen Ausland liegen. Sie wurde auf Areal der Stadt Saint-Louis gefunden, die für den Flughafen und später die zollfreie Strasse zu dessen Erschliessung von der Schweiz her einen Fünftel ihres gesamten Gemeindebanns zur Verfügung stellte.

Anfänglich überwog das baslerische und schweizerische Interesse am hiesigen Luftverkehr stark. Im Laufe der Zeit gestaltete sich aber die Interessenlage ausgeglichener. Es nahm nicht nur der Verkehr als ganzes auf dem EAP stark zu, sondern - überproportional - der französische Anteil, der heute nahezu die Hälfte des gesamten Aufkommens erreicht. Die Erlangung dieses Gleichgewichts ändert nichts am Umstand, dass der massgebliche Beitrag unserer Nachbarstadt als wichtige Leistung zur wirtschaftlichen Entfaltung der ganzen Region zu würdigen ist.

Als Marke der geschichtlichen Entwicklung ist der EAP in einer Linie mit früheren bedeutenden Verkehrserschliessungen zu sehen, die jeweils für ganze Epochen befruchtende Wirkung entfalteten. Es galt dies ebenso im Mittelalter für die erste feste Rheinbrücke in Basel wie gegen Mitte des vorletzten Jahrhunderts für den Anschluss der Stadt an wichtige Linien des europäischen Eisenbahnverkehrs.

5. Die wirtschaftliche Bedeutung des EAP

Dementsprechend gross ist mittlerweile die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens. Sie hat zwei Aspekte: Einmal ist die Gesamtzahl der mit dem Luftverkehr nahe verbundenen rund 7000 Arbeitsplätze schon für sich allein genommen ein bedeutender wirtschaftlicher Faktor in der RegioTriRhena. Noch weit gewichtiger dürfte aber die Rolle des EAP sein als Bestandteil der logistischen Infrastruktur für zahlreiche bedeutende international tätige Firmen. Die Befragungen der Regiokommission haben aufgezeigt, welche Bedeutung eine gute Anbindung an den Luftverkehr für viele Unternehmungen hat. Dass auch verselbständigte Teile hiesiger Chemiefirmen ihren Standort in Basel oder der Agglomeration beibehielten oder durch Fusion neu gebildete Unternehmen diesen wählten, hat direkt auch mit dem Angebot des EAP zu tun. Von zentraler Bedeutung ist der Flughafen etwa auch für die Messe Schweiz bzw. deren Standort Basel. Stadt und Region verfügen nicht über allzu viele Trümpfe im Bereich der Dienstleistungen. Umso wichtiger ist das Messeunternehmen, in der Schweiz mit Abstand führend und europäisch konkurrenzfähig, als wertvoller Bestandteil im Mix der Branchen und Firmen. Zu seinen Standortqualitäten ist also auch entsprechend Sorge zu tragen. Zusammenfassend ist festzuhalten: **Ein Flughafen mit einem zweckmässigen Angebot ist für die wirtschaftliche Prosperität Basels und der Region von elementarer Bedeutung.**

6. Die Immissionen und deren Minimierung

Im parlamentarischen Vorstoss, der die Regiokommission zur detaillierten Auseinandersetzung mit dem EAP veranlasste, wird u.a. dessen zentrumsnahe Lage besonders hervorgehoben. Zwar ist diese nicht geradezu einmalig, sie fällt aber jedenfalls im Vergleich mit vielen anderen Flughäfen ins Auge. Ob man der im Anzug aufgestellten These folgen will oder nicht, wonach dieser Flughafen so nahe an einer Stadt gar nie hätte gebaut werden dürfen; die Nähe zu dicht besiedeltem Gebiet ist jedenfalls ein Faktum, das spezielle Beachtung und Berücksichtigung in allen Überlegungen erheischt.

Zunächst ist der Umstand der Zentrumsnähe in dem Sinne als Vorteil zu werten, dass der EAP - etwa vom Bahnhof Basel SBB aus oder von anderen zentralen Citylagen her - wegen der kurzen zurückzulegenden Distanz besonders rasch erreichbar ist.

Umgekehrt ist es aber auch keineswegs verwunderlich, dass unter den gegebenen Umständen der Anspruch der Bevölkerung im Einzugsbereich des Flughafens auf möglichst ungestörtes Wohnen besonders energisch artikuliert wird. Zu Recht wird verlangt, dass der EAP unter grösst möglicher Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse der Wohnbevölkerung betrieben wird. Diese Forderung hat im übrigen auch eine wirtschaftliche Dimension. So dürfen etwa die Immissionen des Luftverkehrs nicht zu letztlich kostspieligen übermässigen planungsrechtlichen Einschränkungen im weiteren Umfeld oder zur unmittelbaren Vertreibung guter Steuerzahler aus betroffenen Kommunen und - im Falle Basels - meist auch aus dem Kanton führen.

Für die Reduktion der Gefährdungen und Belästigungen bieten sich zahlreiche Möglichkeiten an, die teils noch ungenügend bzw. erst in neuster Zeit ausgeschöpft werden.

- 6.1 Es versteht sich von selbst, dass weiterhin **alle Auflagen** einzuhalten sind, die der Grosse Rat und der Landrat seinerzeit in ihre **Kreditbeschlüsse vom Januar 1999** aufgenommen haben. Zwar ist das Meiste, zumindest in erheblichem Umfang, erfüllt. Diejenigen Forderungen, bei denen es um graduelle Verbesserungen geht, sind aber weiterzuverfolgen (etwa Minimierung der Lärmbelastung, restriktive Handhabung der Ausnahmegewilligungen für Nachtflüge). Ausdrücklich unterstützt werden aber auch die **Postulate gemäss der Resolution der Nachbarschaftskonferenz** zum EAP vom September 2000/Juni 2001/November 2001 (Nachtflugverbot, keine Standläufe im Freien etc.).
- 6.2 Generell sind **möglichst schonende Verfahren** für die An- und Abflüge zu wählen. Hiezu gehört die bestmögliche Auslastung der Ost-Westpiste, die anscheinend die in sie gesetzten Erwartungen bisher noch nicht in vollem Umfang erfüllt, sowie die Wahl der Flugrichtung und die konsequente bessere Ausnützung der Länge der Hauptpiste nach Norden.
- 6.3 Die Kleinfliegerei hat sich strikte innerhalb der angewiesenen Räume zu bewegen und sich an die von den zuständigen Behörden verfügbaren Verfahren zu halten.
- 6.4 Wie der Passagierbetrieb hat auch der Frachtverkehr vorab den Bedürfnissen der Region zu dienen.

7. Der Umgang mit den verbleibenden Belastungen

Auch nach Ergreifung sämtlicher Massnahmen im Sinne der oben gemachten Ausführungen sind die für die Volkswirtschaft Basels und der Region absolut unerlässlichen Flugleistungen nicht ohne Immissionen zu haben. Die Wohnbevölkerung in einem gewissen Umkreis um den EAP wird m.a.W. immer von negativen Begleiterscheinungen des Luftverkehrs betroffen sein.

Dabei ist der lokale Anfall eines Teils der Immissionen als Auswirkung zwingender flugtechnischer und atmosphärischer Randbedingungen zu betrachten. Für alles Übrige stellt sich die Frage nach den Kriterien für eine plausible Verteilung. Fest steht wohl von vornherein, dass die gesamte Belastung nicht einseitig einem bestimmten Teil der Anrainer zugemutet werden kann. Dies würde dem Gebot der Fairness zwischen den Regiopartnern widersprechen.

- 7.1 Gemäss Risikoanalyse besteht ein relativ geringes "Restrisiko" von Abstürzen. Dieses ist in der Start- und Landephase eines Fluges am höchsten. Es darf keinesfalls potenziert werden durch die Gefahr eigentlicher Sekundärkatastrophen infolge eines Flugunfalls im Bereich bestehender kritischer industrieller Anlagen. An- und Abflugrouten sollten daher wenn möglich nicht über grössere Chemiebetriebe, Tankanlagen und dergleichen führen, gleichgültig in welchem der drei Länder die betreffenden Einrichtungen liegen.
- 7.2 Sodann erscheint es gerechtfertigt, die unterschiedliche Bevölkerungsdichte in den verschiedenen Teilen der Agglomeration angemessen zu gewichten. Diese Überlegung gilt gleichermassen für das Restrisiko eines Absturzes wie für die unvermeidlichen Immissionen. Besonders heikel sind unter diesem Aspekt die direkten Starts und Landungen nach bzw. von Süden, führen diese doch am längsten über besonders dicht besiedeltes Gebiet. Auch gemäss Ausführungen in der Risikoanalyse soll etwa die Installation des Instrumenten-Landesystems (ILS) nicht zu einer Erhöhung der Zahl der direkten Anflüge aus südlicher Richtung führen, sondern lediglich einen wertvollen Beitrag an die Verkehrssicherheit bei ungünstigen Witterungsbedingungen leisten, d.h. wenn eben ohnehin die Südroute benützt werden muss. Umstritten ist allerdings vorderhand noch, welche Windgeschwindigkeiten hier als entscheidende Limite zu gelten haben.
- 7.3 Es ist nicht davon auszugehen, dass sich für eine faire Verteilung der Immissionen von vornherein unverrückbare objektive Kriterien finden lassen, die von allen Betroffenen auf Anhieb akzeptiert werden. Umso wichtiger ist es, dass die angeschnittenen Fragen unter allen Umständen im dreiseitigen Gespräch zwischen den Beteiligten erörtert werden. Das Ziel müssen nach Möglichkeit gemeinsame Anträge an die zuständigen Entscheidungsinstanzen sein. Die eskalierende Auseinandersetzung zwischen der deutschen Nachbarschaft und den schweizerischen Beteiligten im Bereich des Flughafens Zürich ist ein abschreckendes Beispiel. Es muss alles daran gesetzt werden, derartige, das nachbarschaftliche Einvernehmen belastende Kontroversen bei uns zu vermeiden. An der Suche nach ausgewogenen Lösungen sind jedenfalls immer auch Vertretungen der kommunalen Ebene angemessen zu beteiligen.
- 7.4 In unserem Raum sind glücklicherweise auch Institutionen vorhanden, die - zusätzlich zu der vom Präfekten des Oberelsass neu gebildeten tripartiten Umweltkommission sowie der Fluglärmkommission BS/BL - eine geeignete Plattform für derartige Gespräche bilden können. Dies gilt einerseits für die Organisation "Trinationale Agglomeration Basel" (TAB) im Bereich der lokalen Exekutiven und Verwaltungen und andererseits für die noch junge und informelle Einrichtung der Nachbarschaftskonferenz, die sich aus lokalen Gewählten zusammensetzt. Ungeachtet ihrer fragilen, noch ungesicherten Konstruktion hat diese Begegnungsebene

bereits gewisse Bewährungsproben bestanden und stösst auf erhebliches Interesse. Dies ist auch nicht weiter verwunderlich, findet sich doch kaum irgendwo auf vergleichbar kleinem Raum eine derartige "internationale Verdichtung und Verzahnung" wie in der Agglomeration Basel. Entsprechend stark ausgeprägt ist das Bedürfnis nach grenzüberschreitender Zusammenarbeit in allen Formen und nach einem kontinuierlichen Austausch zwischen gewählten Vertretungen der betroffenen Bevölkerung.

- 7.5 Es ist zu hoffen, dass sich in Zukunft allmählich auch die Rolle des deutschen Partners im Zusammenhang mit dem EAP verstärken lässt. Obwohl dies aufgrund der geografischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten durchaus plausibel wäre, ist es bislang nicht gelungen, das Bundesland Baden-Württemberg zu einer Beteiligung etwa an den Investitionen des EAP zu bewegen. Mit Blick auf den offensichtlichen Nutzen des Flughafens auch für unsere badische Nachbarschaft lässt sich hier vielleicht mit der Zeit doch ein Meinungsumschwung herbeiführen. Pikant ist in diesem Zusammenhang im Übrigen der Umstand, dass an den aktuellen Staatsvertragsverhandlungen über Fragen des Flugverkehrs im Grenzbereich zwischen Frankreich und Deutschland die Schweiz trotz des binationalen Status des EAP nicht beteiligt ist. Deutschland hingegen ist auch mit regionalen und lokalen Vertretungen aus dem Bereich des EAP einbezogen. In Übereinstimmung mit einer Forderung in der erwähnten Resolution der Nachbarschaftskonferenz zum EAP haben sich unsere deutschen Partner übrigens mehrmals energisch für den Beizug einer lokalen Schweizer Vertretung eingesetzt, bislang allerdings erfolglos.

8. Schlussfolgerungen, weiteres Vorgehen, Anträge

Nach der Erstattung des vorliegenden Berichtes stellt sich die Frage, wie weiter vorzugehen sei. Die Kommission prüfte zunächst die Variante, dem Grossen Rat den Antrag auf Abschreibung des Anzuges zu stellen. Sie kann aber diese Lösung nicht empfehlen, weil damit der Eindruck erweckt würde, die Thematik sei aus Sicht des Grossen Rates mit diesem Bericht erledigt. Diese Betrachtungsweise wäre aber unzutreffend.

Im Anzug selber wird angeregt, nach der Bearbeitung der weit gespannten Thematik durch die Regiokommission den Oberrheinrat (ORR) mit der Sache zu befassen, wie dies etwa mit dem Anzug E. Mundwiler und Konsorten betreffend Informationspolitik in Bezug auf Störfälle beim KKW Fessenheim geschah. Hier kommt die Kommission jedoch zum Schluss, dass die teilweise unterschiedlichen Interessenlagen insbesondere in Baden-Württemberg und im Elsass als Ganzes nicht unbedingt für die Einschaltung des ORR sprechen. Gerade die intensive Auseinandersetzung mit der Thematik hat gezeigt, dass sich in erster Linie die unmittelbaren Nachbarn unserer Dreiländeragglomeration mit dem EAP befassen und versuchen müssen, zu möglichst übereinstimmenden Vorstellungen zu gelangen. Die richtigen Gremien für die weitere Behandlung sind demnach der Verein Trinationale Agglomeration Basel (TAB) auf Seiten der Exekutiven und Verwaltungen einerseits, die Nachbarschaftskonferenz (NBK) als Institution, die am ehesten die Bewohnerschaft der Agglomeration gesamthaft repräsentiert, anderseits.

Zudem ist nach Auffassung der Kommission auch dem Regierungsrat Gelegenheit zu geben, zum Anzug P. Wick und zum vorliegenden Bericht der Regiokommission Stellung zu nehmen. Sinnvoll erscheint es, dass der Grosse Rat zuvor in zustimmendem Sinne vom Bericht Kenntnis nimmt.

Die Befassung der noch informellen Struktur der NBK mit dem Bericht kann problemlos über die Basler Delegation in diesem Forum, d.h. die Regiokommission selber erfolgen bzw. zunächst durch die Basler Vertretung in der Arbeitsgruppe "EAP" der Nachbarschaftskonferenz.

Nach Zustimmung zum vorliegenden Bericht mit 8 zu 4 Stimmen bei einer Enthaltung bezeichnet die Regiokommission ihren Präsidenten als Referenten und stellt folgende

Anträge:

1. Der Grosse Rat nimmt in zustimmendem Sinne Kenntnis vom vorliegenden Bericht der Regiokommission und beauftragt diese, die darin formulierten Standpunkte und Empfehlungen in der Nachbarschaftskonferenz zu vertreten.
2. Der Anzug P. Wick wird - zusammen mit dem Bericht der Regiokommission vom 24. Februar 2003 - dem Regierungsrat überwiesen.

Für die Regiokommission:

Dr. Peter Schai, Präsident

Anhänge:

- Entwurf Grossratsbeschluss
- Grossratsbeschluss betreffend Erteilung eines Investitionsbeitrages an den binationalen Flughafen Basel-Mülhausen (Investitionsvorhaben 1997-2004) vom 20. Januar 1999
- Resolution der Nachbarschaftskonferenz zum EAP vom 29.9.00, mit Ergänzungen vom 21.6.01 und vom 19.11.01

Grossratsbeschluss
betreffend
EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg

(vom _____)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag der Regiokommission, beschliesst:

1. Der Grosse Rat nimmt in zustimmendem Sinne Kenntnis vom vorliegenden Bericht der Regiokommission und beauftragt diese, die darin formulierten Standpunkte und Empfehlungen in der Nachbarschaftskonferenz zu vertreten.
2. Der Anzug P. Wick wird - zusammen mit dem Bericht der Regiokommission vom 24. Februar 2003 - dem Regierungsrat überwiesen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Grossratsbeschluss

betreffend Erteilung eines Investitionsbeitrages an den binationalen Flughafen Basel-Mülhausen (Investitionsvorhaben 1997-2004)

(vom 20. Januar 1999)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag seiner Kommission, beschliesst:

1. Dem Flughafen Basel-Mulhouse wird gestützt auf Artikel 4 der Vereinbarung zwischen der Eidgenossenschaft und den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft betreffend Zusammenarbeit bei der Wahrung der schweizerischen Interessen auf dem binationalen Flughafen Basel-Mülhausen (Zusammenarbeits-Vereinbarung) vom 25. November 1997/14. Januar 1998, in Verbindung mit dem Nachtrag Nr. 4 zum Pflichtenheft (Anhang 11) des französisch-schweizerischen Staatsvertrages vom 4. Juli 1949 (SG 956.200), an das Investitionsvorhaben 1997-2004 zu Lasten der Rechnung WSD Pos. Nr. 8010.653700.8015230.801523020080 ein Investitionsbeitrag von maximal 33,35 Mio. CHF bewilligt.
2. Die Auszahlung des Investitionsbeitrages erfolgt gemäss Baufortschritt und unter Berücksichtigung folgender Auflagen:
 - Einhaltung der in der Vereinbarung zum Abflugverfahren "Direktstart Hochwald" vom 27. April 1998 zwischen der Flughafendirektion, dem Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt, der Volkswirtschafts- und Sanitätsdirektion des Kantons Basel-Landschaft, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt und der Schweizer Delegation des Verwaltungsrates abgesprochenen Regelung (inkl. Anhang);
 - Fristgerechte Realisierung der Verlängerung der Ost/West Piste um mindestens 220 Meter im Jahr 1999 und namhafte Verlagerung der Starts Richtung Süd auf die Ost/West Piste;
 - Revision des heutigen Pistenbenutzungskonzepts zur Ermittlung von Flugrouten, welche die Lärmbelastung unter Berücksichtigung der Anzahl betroffener Personen objektiv minimieren, unter Beachtung der in der oben erwähnten Vereinbarung zum Abflugverfahren "Direktstart Hochwald" abgesprochenen Regelung;
 - Restriktivere Handhabung der Ausnahmegewilligungen in der Sperrzeit zwischen 24.00 Uhr und 05.00 Uhr und eine weitere Annäherung der Nachtflugregelung in der übrigen Nachtzeit mit dem Ziel der Handhabung wie bei den anderen schweizerischen Landesflughäfen (insb. Zürich-Kloten);
 - Vorlage eines Beschlussantrages durch die Flughafendirektion an den Verwaltungsrat des Flughafens zur Einführung schadstoffabhängiger Landetaxen;
 - Sicherung der Möglichkeit eines künftigen Anschlusses des Flughafens an das öffentliche Schienennetz.
3. Der Regierungsrat wird beauftragt, zusammen mit dem Flughafen, den zuständigen schweizerischen und französischen Luftfahrtbehörden sowie dem Kanton Basel-Landschaft, eine Risikoanalyse zu veranlassen.
4. Bei Nichteinhalten der unter Ziffer 2 genannten Auflagen oder Nichtrealisierung gewisser Teile des Investitionsvorhabens durch den Flughafen hat der Regierungsrat mit dem Kanton

Basel-Landschaft und dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation Konsultationen aufzunehmen. Er kann mit der Auszahlung zuwarten oder entsprechende Kürzungen vornehmen.

5. Der Regierungsrat berichtet dem Grossen Rat jährlich über den Fortschritt des Bauvorhabens, seine Bemühungen und die Erfüllung der unter Ziffer 2 genannten Auflagen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren; er unterliegt dem Referendum.

Resolution zum Flughafen Basel-Mulhouse

beschlossen an der Nachbarschaftskonferenz vom 29. September 2000 in Basel, ergänzt an der 2. + 3. Nachbarschaftskonferenz vom 21.06.2001 und 19.11.2001 in Lörrach

Der Flughafen Basel-Mulhouse ist eine wichtige Infrastruktureinrichtung in der Region. Der Flughafen bringt aber auch trinationale Umweltprobleme, vor allem Lärmbelastigungen, mit sich.

Tatsache ist, dass

- ideale Verkehrsverbindungen eine wichtige Voraussetzung für einen attraktiven Wirtschaftsstandort sind
- der Flughafen eine wichtige Voraussetzung für die Mobilität der Menschen und auch für den Tourismus ist
- der Flughafen ein bedeutsamer Arbeitgeber ist.

Tatsache ist aber auch, dass

- die Bevölkerung um den Flughafen immer stärker unter dem Flugverkehr zu leiden hat, da der Flugverkehr stark zunimmt,
- dem Fluglärm ausgesetzte Grundstücke in ihrem Wert gemindert werden.

Und schließlich steh fest, dass

- die Zahl der Flugbewegungen -insbesondere auch im Frachtbereich- in Zukunft weiter ansteigen wird.

Die Nachbarschaftskonferenz steht zum Flughafen. Wir können aber nicht zulassen, daß die Wohn- und Lebensqualität in unserer Region durch den zunehmenden Flugverkehr verloren zu gehen droht. Wir sind davon überzeugt, dass die Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung mit den Interessen der Wirtschaft vereinbar sind, ohne dass die Konkurrenzfähigkeit verloren geht. Der Verlust der Lebensqualität ist auch Attraktivitätsverlust für den Wohn- und Wirtschaftsstandort der Region.

Die Nachbarschaftskonferenz fordert vom Flughafen Basel-Mulhouse generell eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung.

Sie fordert insbesondere

- die strikte Einhaltung der Nachtruhe von 22.00 bis 7.00 Uhr
- keine Standläufe im Freien
- eine zielstrebige Eliminierung lärmintensiver Maschinen
- rücksichtsvolle Start- und Landeverfahren
- keine unbegrenzte Entwicklung
- mehr Transparenz, sowie frühzeitige und offene Information
- eine gemeinsam akzeptierte trinationale Verteilung der Lärm- und Luftbelastung

Die Nachbarschaftskonferenz fordert allgemein, dass die Eidgenossenschaft, die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie lokale Vertreter aus den drei Ländern an den Verhandlungen für den Abschluß eines Staatsvertrages zu beteiligen sind.

Die Nachbarschaftskonferenz begrüßt den beabsichtigten Schienenanschluß des Flughafens Basel-Mulhouse.

Die Nachbarschaftskonferenz nimmt Kenntnis von den Entwicklungen, die sich in der Schweiz in Folge der Umstrukturierung der Luftverkehrsgesellschaften Swissair und Crossair ergeben.

Die Nachbarschaftskonferenz erachtet es angesichts der Bedeutung des Flughafens Basel-Mulhouse für die Wirtschaft, den Tourismus sowie als Arbeitgeber im Dreiländereck für dringend erforderlich, dass der Raum Basel seiner Bedeutung entsprechend im Verwaltungsrat der neu geschaffenen Luftverkehrsgesellschaft vertreten ist.

