



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

01.6794.02

WSD/P016794
Basel, 15. März 2006

Regierungsratsbeschluss
vom 14. März 2006

Anzug Prof. Dr. Peter Wick und Konsorten für ein Konzept zur Abwicklung des Flugverkehrs in der RegioTriRhena sowie zum Bericht der Regiokommission Nr. 9226 zu diesem Anzug

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 9. April 2003 den nachstehenden Anzug Prof. Dr. Peter Wick und Konsorten – zusammen mit dem Bericht der Regiokommission vom 24. Februar 2003 für ein Konzept zur Abwicklung des Flugverkehrs in der RegioTriRhena dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Der Flughafen ist eine wichtige Infrastruktur Einrichtung in der Regio TriRhena. 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 Gefahrenpotential. 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 Regio TriRhena 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, soweit 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 flugnahen Gemeinden und Quartieren wird gewährleistet.
3. Die Möglichkeiten eines Flugzeugabsturzes über besiedeltem Gebiet sind zu minimieren.“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Bericht der Regiokommission vom 24. Februar 2003

Der Anzug von Prof. Dr. Peter Wick und Konsorten wurde vom Grossen Rat am 25. April 2001 seiner Regiokommission zur Beantwortung überwiesen. In ihrem Bericht vom 24. Februar 2003 (Nr. 9226) stellt die Kommission fest, dass:

- die Fluglärmsituation am EuroAirport (EAP) sich infolge der starken Reduktion des Verkehrsaufkommens seit Einreichung des Anzuges im Frühherbst 2001 klar entspannt hat, dennoch aber ein generelles, von der aktuellen Situation unabhängiges Interesse besteht, zu Klärungen im Sinne der Postulate des Anzuges zu kommen, wozu insbesondere die feste Etablierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit gehöre;
- der binationale Flughafen Basel-Mulhouse ein wichtiger Entwicklungsmotor für die ganze trinationale Region ist und daher die Interessen am EAP über die Grenzen hinweg gleichwertig und ausgewogen zu betrachten sind;
- ein Flughafen mit einem zweckmässigen Angebot für eine gute Anbindung an den internationalen Luftverkehr für die wirtschaftliche Prosperität Basels und der Regio TriRhena von elementarer Bedeutung und damit ein wesentlicher Bestimmungsfaktor für die Standortqualität Basels ist, dem entsprechend Sorge getragen werden muss;
- bei der Beurteilung der Immissionen aus dem Flugbetrieb des EAP die Nähe zu dicht besiedeltem Gebiet ein Faktum ist, das spezielle Beachtung erfordert: die stadtnahe Lage sei einerseits Vorteil wegen der raschen Erreichbarkeit des Flughafens, andererseits aber auch Nachteil wegen der Einschränkungen für die umliegende Anwohnerschaft.

Für die Reduktion der negativen Auswirkungen aus dem Flugbetrieb am EAP sieht die Kommission verschiedene Möglichkeiten, die – zum Zeitpunkt des Berichts der Kommission – aber noch nicht genügend ausgeschöpft worden seien. Die Kommission fordert im Einklang mit den Anliegen des Anzugs Wick:

- Die Einhaltung aller Auflagen, die Grosser Rat und Landrat in ihre Kreditbeschlüsse vom Januar 1999 zum Investitionsbeitrag an den Flughafenausbau aufgenommen haben. Dies sei zwar in erheblichem Umfang bereits erfüllt. Diejenigen Forderungen, bei denen es um graduelle Verbesserungen geht, seien aber weiterzuerfolgen. Ausdrücklich unterstützt die Regiokommission aber auch die Postulate der Nachbarschaftskonferenz in ihrer Resolution zum EAP vom September 2000 / Juni 2001 / November 2001 (Nachtflugverbot, keine Standläufe im Freien etc.).
- Die Wahl von möglichst schonenden Verfahren für die An- und Abflüge. Hierzu gehören nach Beurteilung der Regiokommission die bestmögliche Auslastung der Ost-West-Piste oder die konsequente bessere Ausnützung der Länge der Hauptpiste nach Norden.
- Betrieb der Kleinfliegerei strikte innerhalb der angewiesenen Räume und gemäss den von den zuständigen Behörden verfügbaren Verfahren.
- Frachtverkehr am EAP primär entsprechend den Bedürfnissen der Region.

Darüber hinaus konstatiert die Regiokommission, dass auch nach Ergreifung sämtlicher Massnahmen im obigen Sinne die für die Volkswirtschaft Basels und der Region unerlässlichen Flugleistungen grundsätzlich nicht ohne Immissionen zu haben sind. Die Kommission hält fest, dass die Wohnbevölkerung in einem gewissen Umkreis um den EAP insofern immer von den negativen Begleiterscheinungen des Luftverkehrs betroffen sein wird. Dabei sei ein Teil der Immissionen als Auswirkung zwingender flugtechnischer und atmosphärischer Randbedingungen zu betrachten, die Situation der jeweiligen lokalen Betroffenheit dann nicht veränderbar. Für den übrigen Teil stellt sich für die Kommission die Frage nach plausiblen Verteilungskriterien: Die gesamte Belastung könne sicher nicht einseitig einem bestimmten Teil der Anrainer zugemutet werden; dies würde dem Gebot der Fairness zwischen den Regiopartnern widersprechen. Die Kommission sieht dabei folgende Ansatzpunkte:

- *Betrachtung der Gefährdung im Fall von Flugzeugabstürzen:* Mit Blick auf die Mitte 2001 vom Regierungsrat vorgelegte Risikoanalyse postuliert die Regiokommission, dass die Gefahr von „Sekundärkatastrophen“ infolge eines Flugunfalls im Bereich bestehender kritischer Industrieanlagen vermieden werden muss und daher die An- und Abflugrouten am EAP wenn möglich nicht über grössere Chemiebetriebe, Tankanlagen u.ä. führen dürfen, gleichgültig in welchem der drei Länder die betreffenden Einrichtungen liegen.
- *Berücksichtigung der unterschiedlichen Bevölkerungsdichte:* Die Kommission ist der Auffassung, dass die Bevölkerungsdichte angemessen zu gewichten ist, dies gleichermaßen im Hinblick auf die Risikoexposition wie auf die Belastung mit Lärmimmissionen. Die Kommission postuliert, dass insbesondere die direkten Starts und Landungen nach bzw. von Süden, die das am dichtesten besiedelte Gebiet im Einzugsgebiet des Flughafens betreffen, möglichst nur in zwingenden Fällen stattfinden sollen.

Die Regiokommission geht nicht davon aus, dass sich für die Verteilung der Immissionen von vornherein objektive Kriterien finden lassen, die von allen Betroffenen auf Anhieb akzeptiert werden. Notwendig sei, im gemeinsamen Gespräch über die Grenzen hinweg Lösungen anzustreben, um das nachbarschaftliche Einvernehmen belastende Kontroversen zu vermeiden. Die Kommission begrüsst daher, dass mit der Ende 2001 auf Vorschlag des Präfekten des Oberelsass installierten Trinationale Umweltkommission für den EAP und mit der Fluglärmkommission BS/BL, in der auch Vertreter der elsässischen Gemeinden Einsitz haben, zwei spezifisch beauftragte, dem grenzüberschreitenden Dialog verpflichtete Gremien für die Behandlung der Umweltfragen im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb am EAP existieren. Darüber hinaus würden sich auch die anderen in der Regio TriRhena geschaffenen dreiseitigen Institutionen wie die Organisation „Trinationale Agglomeration Basel“ (TAB) im Bereich der lokalen Exekutiven und Verwaltungen oder die Nachbarschaftskonferenz auf Stufe von lokal Gewählten als Plattformen für den gemeinsamen Dialog in Fragen des Flughafenbetriebs eignen. Als wünschenswert erachtet die Kommission im Übrigen auch die direkte, formelle Beteiligung der deutschen Seite am EuroAirport.

Aufgrund der skizzierten Überlegungen gelangt die Regiokommission zu folgenden Schlussfolgerungen für das weitere Vorgehen:

- Der Anzug Prof. Dr. Peter Wick und Konsorten sei nicht abzuschreiben, weil damit der falsche Eindruck erweckt würde, die Thematik sei aus Sicht des Grossen Rates mit diesem Bericht erledigt.
- Die im Anzug angeregte Befassung des Oberrheinrats (ORR) sei aufgrund der unterschiedlichen Interessenlagen insbesondere in Baden Württemberg und im Elsass nicht angezeigt. Betroffen seien zudem in erster Linie die unmittelbaren Nachbarn in der Region. Die richtigen Gremien für die weitere Behandlung seien demnach der Verein Trinationale Agglomeration Basel (TAB) auf Seiten der Exekutiven und Verwaltungen und die Nachbarschaftskonferenz (NBK) als Institution, die am ehesten die Bewohnerschaft der Agglomeration gesamthaft repräsentiert. Die Befassung der NBK könne problemlos über die Basler Delegation in diesem Forum, d.h. die Regiokommission selber erfolgen.
- Schliesslich sei auch dem Regierungsrat Gelegenheit zu geben, zum Anzug zum vorliegenden Bericht der Regiokommission Stellung zu nehmen.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

Der Regierungsrat teilt die grundsätzlichen Feststellungen der Regiokommission zum EAP und zur Einschätzung der Belastungssituation für die Anwohner des Flughafens:

- Der EuroAirport ist einer der wesentlichen Motoren für die wirtschaftliche Entwicklung in der Regio TriRhena und damit ein entscheidender Standortfaktor, sei es mit Blick auf die internationalen Konzerne in Basel, die Messe Schweiz oder die Tourismusbranche.
- Die stadtnahe Lage ist ein Vorteil im Hinblick auf die leichte Zugänglichkeit des Flughafens, gleichzeitig aber Herausforderung und Bedingung für eine möglichst umweltverträgliche Abwicklung des Flugverkehrs am EAP.

Es ist daher seit langem die Politik des Regierungsrates mit flankierenden Massnahmen dazu beizutragen, dass die wirtschaftlichen Standortinteressen und die unternehmerischen Interessen des Flughafens einerseits in möglichst guter Übereinstimmung mit den berechtigten Schutzinteressen der Anwohnerschaft andererseits stehen.

Ausdruck dieser Politik sind u.a. die mit dem Flughafen vereinbarten und vom Grossen Rat in seinem Beschluss vom 20. Januar 1999 (GRB Nr. 99/03/22G) sowie anschliessend in der Volksabstimmung vom Juni 1999 bestätigten Auflagen zum Investitionsbeitrag an den Flughafen ausbau, für deren Einhaltung sich der Regierungsrat in der Vergangenheit stets eingesetzt hat und es auch in Zukunft weiter tun wird. Zur Umsetzung der Umweltauflagen berichtet der Regierungsrat dem Parlament regelmässig im Rahmen des Verwaltungsberichts. Per Ende 2005 kann folgender Stand festgestellt werden:


- Die **Regelung zum «Direktstart Hochwald»**, d.h. die Beschränkung der Anzahl direkter Starts von Strahlflugzeugen in Richtung Süden über die Agglomeration Basel auf im Jahresdurchschnitt höchstens acht pro Tag, wurde mit Durchschnittswerten zwischen 1 bis von etwa 6 Jet-Starts pro Tag bisher stets deutlich eingehalten. Dies auch nach der Mitte 2003 aufgrund der Empfehlung der französischen Lärmkontrollkommission ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires) erfolgten Einführung einer neuen direkten Abflugroute zum Punkt BASUD zur Rückverlagerung eines Teils der Abflüge via den Punkt ELBEG (im Osten des Flughafens). Für die Nutzung der neuen Route „BASUD direkt“ gelten im Übrigen die gleichen Einschränkungen wie für die bisherige Direktstartroute zum Punkt Hochwald (Nachtsperrung von 22 bis 7 Uhr, Erlaubnis nur für lärmgünstige Flugzeuge gem. ICAO-Chapter III).
- Seit Juni 2001 steht die **verlängerte Ost-West-Piste** zur Verfügung; sie wird seit Anfang 2002 regulär betrieben. Im Jahresdurchschnitt 2002 wurde damit ein Weststart-Anteil von über 20% erreicht. V.a. wegen des Abbaus der SWISS und der damit verbundenen Flottenänderung am EAP, d.h. dem markant geringeren Einsatz von kleinen Flugzeugen, geht die Nutzung der Ost-West-Piste seit 2003 wieder zurück. Der Regierungsrat hat den Flughafen und die Flugsicherungsstellen daher wiederholt angehalten, auf die Flugsicherungsstellen einzuwirken, möglichst häufig auf der Ost-West-Piste zu starten. Festzustellen ist, dass verschiedene Gesellschaften es mittlerweile vorsehen, dass auch grössere Flugzeuge nach Westen starten, sofern es die Pisten- und Wetterbedingungen sowie der Beladungszustand erlauben.
- Im Hinblick auf die **Revision des Pistenbenutzungskonzepts** wurden in trinationaler Zusammenarbeit Vorschläge für lärm mindernde An- und Abflugverfahren erarbeitet und in Bezug auf ihre jeweiligen Lärmauswirkungen analysiert. Die Lärmberechnungen für verschiedene alternative Flugverfahren lagen 2001 vor. Unter Berücksichtigung vor allem der Siedlungsdichte wurden insbesondere Weststarts sowie der Ersatz der heutigen Sichtanflüge auf die Piste 34 durch ein instrumentengestütztes Landeverfahren positiv bewertet. Bestätigt wurde aber auch das System, Landungen grundsätzlich von Norden durchzuführen. Auf dieser Basis konnte eine Einigung mit der ACNUSA erzielt werden, die im Auftrag des Präfekten des Hochrhein im Dezember 2001 Empfehlungen zur Lärminderung am EuroAirport abgegeben hat. Als Ausfluss der Arbeiten ergab sich

zum einen die oben erwähnte Einführung des neuen Abflugverfahrens „BASUD direkt“, zum anderen die Entwicklung des Projekts zur Installation des Instrumentenlandesystems für die Piste 34 (ILS 34), das nach Durchführung eines breiten Konsultationsverfahrens im Frühjahr 2006 abschliessend definiert wurde. Der Regierungsrat unterstützt das ILS 34 grundsätzlich, hat dabei aber immer wieder klargestellt, dass es nur zum Ersatz der heutigen Sichtanflüge bei starkem Nordwind dienen darf. Aus dieser Haltung heraus hat der Regierungsrat darauf hingewirkt, dass die Vereinbarung über die Nutzungsbedingungen des ILS 34 entsprechend ausgestaltet wird.

- Im Hinblick auf die **Nachtflugordnung am EuroAirport** wurde Ende 2000 ein wichtiger Schritt getan. Im Sinne der Forderungen der Anwohnerschaft hat der Verwaltungsrat des Flughafens eine um zwei Stunden längere Sperrzeit für Landungen von Charterflugzeugen, strengere Vorschriften für die Benutzung des Silencers und ein Verbot von nächtlichen Motorenprüfläufen im Freien sowie eine Nachtflugsperrzeit für die lautesten Flugzeugtypen gem. ICAO Chapter III beschlossen. Ein generelles Verbot gilt unterdessen für die sehr lärmintensiven Kapitel II-Flugzeuge, die nur noch mit einer Ausnahmegenehmigung starten und landen dürfen. Die Betriebszeitenregelung des EAP gleicht damit weitgehend den Regelungen der anderen schweizerischen Landesflughäfen. Entsprechend der Empfehlung der ACNUSA wurden die Bestimmungen im Laufe des Jahres 2002 in eine – vom französischen Verkehrsminister erlassene – Betriebsvorschrift (arrêté d'exploitation) gefasst. Die Nichteinhaltung der Bestimmungen wird seither mit Geldstrafen geahndet. Die nachfolgende Darstellung zeigt den aktuellen Stand der Betriebseinschränkungen am EuroAirport.

Localzeit		20	21	22	23	0	1	2	3	4	5	6	7	8
Kapitel 3 ICAO Linien-Flüge	Starts													
	Landungen													
Kapitel 3 ICAO Charter-Flüge	Starts													
	Landungen													
Kapitel 3 "Lärmigste Flugzeuge" ¹														
Kapitel 2 ICAO ²		◀												▶
Direktstarts ³														
Allgemeine Luftfahrt														
Trainingsflüge ⁴														
Standläufe ⁵						ausserhalb Silencer und am Sonntag verboten								
Verschieben des Flugzeuges vom Hangar aufs Vorfeld						nur mit Traktor erlaubt								

 Sperrzeit

 Verbotener Zeitbereich, der durch den Verwaltungsrat beschlossenen zusätzlichen Einschränkungen

Einschränkung Flugbetrieb am EAP, Stand Dezember 2005

- Für den **Anschluss des EAP an den Schienenverkehr** als umweltfreundliche landseitige Erschliessung des Flughafens wurden in den vergangenen Jahren diverse Grundlagen gelegt. Ein wichtiger Schritt war die Einsetzung einer entsprechenden trinationalen Projektorganisation im Dezember 2001. In deren Rahmen wurden verschiedene Studien zur technisch-planerischen Machbarkeit und zum verkehrswirtschaftlichen Nutzen durchgeführt. Bis Ende 2005 wurden auf Schweizer Seite als Teil des sog. HGV-Kredits (Anschluss der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz) 25 Mio. Fr. für das Vorhaben reserviert und auf der französischen Seite die notwendigen raumplanerischen Voraussetzungen geschaffen. Offen ist jedoch der Finanzierungsbeitrag Frankreichs.
- Auf 1. Januar 2003 eingeführt wurde die im Grossratsbeschluss vom Januar 1999 ebenfalls geforderte **schadstoffabhängige Landetaxe**, mit der seitdem klare Anreize zum Einsatz von emissionsarmen Flugzeugen am EAP bestehen.
- Ebenfalls erfolgreich abgeschlossen wurde die im Dezember 1999 veranlasste **Risikoanalyse**. Deren Ergebnisse wurden im Sommer 2001 öffentlich vorgestellt. Deutlich wurde, dass der Flugbetrieb am EAP sicher erfolgt und die Risikowerte für die Bevölkerung in derselben (geringen) Grössenordnung wie bei anderen vergleichbaren Flughäfen liegen. Dies auch unter der Annahme eines Wachstums der Flugbewegungen. Die Empfehlungen der Risikoanalyse – Vermeidung des Überflugs von Gebieten mit hoher Bevölkerungsdichte und / oder mit sicherheitskritischen Anlagen, verstärkte Nutzung der Ost/West-Piste, Instrumentenlandesystem für die Piste 34 – sind in die Arbeiten zur Optimierung des Pistenbenutzungskonzepts eingeflossen.

Insgesamt ist der Regierungsrat der Auffassung, dass die Politik zur umweltverträglichen Gestaltung des Flugbetriebs am EAP in den letzten Jahren erfolgreich gewesen ist. Dies belegen nicht zuletzt die regelmässigen Lärmmessungen des Flughafens, die zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte für Fluglärm in den Schweizer Gebieten in der Nachbarschaft des EAP eingehalten werden. Und auch die Fluglärmkommission BS/BL kommt vor diesem Hintergrund in ihren letzten Jahresberichten zum Schluss, dass die Fluglärmsituation am EAP im Ganzen gesehen derzeit unproblematisch ist. Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass zu dieser positiven Situation auch die generelle Verkehrsabnahme beigetragen hat. Insofern geht er grundsätzlich auch nicht von einer statischen Entwicklung aus. Im Gegenteil gilt es immer wieder an neuen Lösungen beziehungsweise an der Weiterentwicklung von bestehenden Lösungen zur möglichst guten Abstimmung der betrieblichen Interessen des Flughafens mit den Schutzbedürfnissen der Anwohnerschaft zu arbeiten.

Dies ist im bi- resp. trinationalen Umfeld des EAP eine grosse Herausforderung – wie der Anzug Wick selber und auch der Bericht der Regiokommission aufzeigen. Gemeinsam mit der Regiokommission ist der Regierungsrat daher davon überzeugt, dass es in entscheidendem Masse auf einen funktionierenden grenzüberschreitenden Dialog und auf die dazu erforderlichen Plattformen ankommt. Der Regierungsrat stellt fest, dass die auf den verschiedenen Ebenen von Politik und Verwaltung traditionell gepflegte Kooperation mit den Nachbarn in Frankreich und Deutschland grundsätzlich eine gute Voraussetzung dafür darstellt. Es ist ein zentrales Anliegen des Regierungsrats, diese trinationale Zusammenarbeit auch in Zukunft weiterzuentwickeln.

Konkret kann festgehalten werden, dass die im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb am EAP eingesetzten Umweltgremien in den vergangenen Jahre ihre Rolle erfolgreich spielen konnten. So haben nach Einschätzung des Regierungsrat die Trinationale Umweltkommission und die Fluglärmkommission ihren Teil dazu beigetragen, dass die Fluglärm Diskussion zwischen den betroffenen Teilgebieten rund um den EAP auf Basis eines grundsätzlichen gegenseitigen Verständnisses erfolgt und es in der Regio TriRhena nicht zu einer Verhärtung ähnlich wie am Flughafen Zürich gekommen ist.

Dies zeigt insbesondere die Diskussion um die erwähnten Empfehlungen der französischen ACNUSA, die sowohl in der Trinationalen Umweltkommission als auch in der Fluglärmkommission behandelt wurden. Die im Dezember 2001 vorgelegten Empfehlungen der ACNUSA resultierten v.a. aus dem Umstand, dass im Jahre 2000 durch eine Veränderung der übergeordneten Luftraumsstruktur die Nutzung der Standardabflugrouten am EAP derart angepasst wurde, dass die Starts von Flugzeugen selbst mit Destinationen im Mittelmeerraum oder Afrika statt direkt nach Süden, zunächst in einer 270°-Kurve nach Westen und dann nach Osten geführt wurden. Dies bedeutete seinerzeit eine deutliche Fluglärm Belastung über Schweizer Gebiet und eine im Elsass stark wahrgenommenen Mehrbelastung in Frankreich. In der Konsequenz wurden auf elsässischer Seite Korrekturmassnahmen gefordert. Der Regierungsrat stimmte diesen Korrekturen zugunsten einer gesamthaften Optimierung der Lärmbelastung zwar zu, auch weil davon ausgegangen werden konnte, dass trotz dieser Änderung die Situation im südlichen Sektor des Flughafens gegenüber dem Stand vor Mai 2000 immer noch besser sein würde. Andererseits hat der Regierungsrat gegenüber den im Elsass geäusserten Forderungen – im Sinne der obigen Überlegungen der Regiokommission und im Einklang mit seiner bereits früher vertretenen Haltung – aber deutlich gemacht, dass bei der Bewertung der Frage um die Verteilung von Fluglärm die Anzahl der betroffenen Personen eine massgebende Rolle spielen muss. Für den Regierungsrat stand (und steht) daher insbesondere der Bestand der 1998 festgelegten Direktstartvereinbarung ausser Frage mit der Forderung, dass die Teilkorrektur des sog. ELBEG-Abflugs und die Einführung der direkten Standardstartroute „BASUD direkt“ mit gleichartigen Nutzungseinschränkungen erfolgt wie für die bisherigen Direktstarts zum Punkt Hochwald, was in der Folge unter Zustimmung der Partner in der Trinationalen Umweltkommission auch geschehen ist.

Jüngstes Beispiel für die Tragfähigkeit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in Fragen des Flugbetriebs am EAP ist das von der französischen Flugsicherung seit längerem geplante und von der ACNUSA in ihren Empfehlung vom Dezember 2001 explizit geforderte Projekt ILS 34. So konnte gestützt auf allgemeine Regeln des Umweltvölkerrechts sowie die Prinzipien der Deutsch-französisch-schweizerischen Oberrheinkonferenz mit Frankreich ein umfassendes Vernehmlassungsverfahren vereinbart werden, das der vom ILS 34 betroffenen Schweizer Bevölkerung die Möglichkeit zur Stellungnahme und zur Beschwerde gibt.¹ Nach dem für die Installation des ILS 34 an sich allein massgebenden französischen Recht¹ wäre dieses nicht erforderlich gewesen. Der Regierungsrat erachtet diese Wahrung der Mitwirkungsrechte der betroffenen Anwohner in der Schweiz als weiteren erfolgreichen Schritt in der Zusammenarbeit der Nachbarn des EAP und als eine wichtige Basis für die gemeinsame Bewältigung künftiger Herausforderungen.

¹ Nach den Bestimmung des Staatsvertrags zum Flughafen Basel-Mulhouse von 1949 ist für die Abwicklung des Flugverkehrs am EAP die französische Flugsicherung zuständig und es gilt allein französisches Recht.

Insgesamt ist der Regierungsrat somit der Auffassung, dass die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei der Bewältigung der Auswirkungen des Flugbetriebs am EAP heute so funktioniert, dass sie auch künftigen Herausforderungen gewachsen ist. In jedem Fall teilt der Regierungsrat die Einschätzung der Regiokommission, dass eine Befassung des Oberrheinrats mit der Fluglärmthematik am EAP ungeeignet ist. Die Fragen in dem Zusammenhang sind von den direkt betroffenen Nachbarn zu behandeln. Im Unterschied zur Regiokommission ist der Regierungsrat aber der Meinung, dass die speziellen Umweltgremien des EAP, die Fluglärmkommission und die Trinationale Umweltkommission, in Verbindung mit den weiteren Strukturen des EAP, insbesondere dem binationalen Verwaltungsrat des Flughafens, ausreichen, um die anstehenden Fragen in Bezug auf die Optimierung des Flugbetriebs erfolgreich zu behandeln. Eine Befassung weiterer Gremien, wie etwa des Vereins TAB, hält der Regierungsrat nicht für angebracht, soweit nicht deren thematische Kernaufgaben direkt betroffen sind.

Wie die Regiokommission geht der Regierungsrat schliesslich davon aus, dass die Fluglärmthematik bzw. die Frage eines möglichst umweltverträglichen Betriebs des EAP mit der Beantwortung des Anzugs Wick nicht als erledigt angesehen werden kann. Wie ausgeführt sieht der Regierungsrat hier im Gegenteil eine Daueraufgabe im Sinne der permanenten Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Flughafens. Insofern sich der Regierungsrat dieser Aufgabe konstant annimmt, ist er aber im Unterschied zur Regiokommission der Auffassung, dass der Anzug Wick abgeschrieben werden kann, ohne damit ein negatives Signal zu geben. Dies zumal die Anliegen des Anzugs Wick für ein Flugbetriebskonzept am EAP bereits heute verfolgt und umgesetzt werden:

- Das Angebot am EAP fokussiert heute klar auf den lokalen Markt und ist somit primär an den Bedürfnissen der Region orientiert. Der EAP ist zudem Plattform des Europaverkehrs. Der Anteil an Transferpassagieren liegt heute nur noch bei ca. 5%. Die wenigen Langstreckenflüge ab Basel dienen primär dem Ferienverkehr aus der Region heraus. Der Frachtverkehr spielt eine klar sekundäre Rolle und betrifft in erster Linie die Anbindung der Region an die europäischen Hubs der grossen Expressfrachtgesellschaften.
- Wie oben ausgeführt sind diverse Massnahmen zur Gewährleistung der Wohn- und Lebensqualität in den flugnahen Gemeinden und Quartieren in Kraft (Direktstartvereinbarung, Nachtflug- resp. Betriebszeitenregelung geltend für Fracht- ebenso wie für Passagiermaschinen, restriktive Nutzung ILS 34, laufende Beobachtung der Fluglärmsituation in der Fluglärmkommission etc.). Zudem sind die Flugrouten am EAP heute so beschaffen, dass die sicherheitskritischen Anlagen im Umkreis des Flughafens nicht überflogen werden.

3. Antrag

Da sich aus dem Anzug Wick selber und auch aus dem Bericht Nr. 9226 der Regiokommission vom 24. Februar 2003 somit keine neuen Elemente für die Gestaltung der die Entwicklung des EAP flankierenden Politik zur Gewährleistung der Anwohneranliegen ergeben und zudem die Anliegen des Anzugs fortlaufend umgesetzt werden, ist der Regierungsrat der Auffassung, dass der Anzug Wick formell als erledigt angesehen werden kann. Für den Re-

gierungsrat ist dabei unbestritten, dass die grundsätzliche Thematik bestehen bleibt. Entsprechend wird er sich auch weiterhin laufend für die möglichst gute Abstimmung von Flughafen- und Anwohnerinteressen einsetzen und dem Parlament mit den bestehenden Instrumenten darüber berichten. Dies nicht zuletzt auch im Rahmen des Auftrags des Anzugs Hans-Peter Wessels und Konsorten vom 19. Oktober 2005 betreffend Monitoring des Fluglärms vor und nach Einführung des Anflugsystems ILS 34.

Wir beantragen Ihnen daher, den Anzug Prof. Dr. Peter Wick und Konsorten für ein Konzept zur Abwicklung des Flugverkehrs als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Barbara Schneider
Präsidentin

Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber