



An den Grossen Rat

11.5019.02

Basel, 5. September 2011

P 283 "Gleiche Nachtflugsperrung in Basel wie in Zürich"

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 2. März 2011 die Petition "Gleiche Nachtflugsperrung in Basel wie in Zürich" an die Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

1. Wortlaut der Petition

In Basel gilt eine Nachtflugsperrung von 24:00 bis 05:00 Uhr. Im Mai dieses Jahres gab der Flughafen Zürich die Verlängerung der Nachtflugsperrung um eine Stunde bekannt. Ab dem 09. Juli 2010 gilt in Zürich eine Nachtruhe von 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr. Ab 22:45 Uhr sind damit in Zürich keine Flüge mehr geplant.

Die vom Fluglärm geplagte Bevölkerung verlangt, dass sich die Regierung des Kantons Basel-Stadt im Verwaltungsrat des EuroAirports für eine Nachtflugsperrung von 22:00 bis 07:00 Uhr einsetzt, als Minimallösung aber die gleiche Nachtruhe einfordert, wie diese neu in Zürich gilt. Gleichzeitig darf nicht sein, dass wegen der unterschiedlichen Betriebszeiten in den äusserst sensiblen Nachtstunden Flüge von Zürich nach Basel zuwandern. Zur Kompensation der kürzeren Betriebszeiten kann beispielsweise als eine Massnahme die heutige Pistennutzung, insbesondere die Nutzung der Ost-West-Piste, optimiert werden. Damit wird die Nachhaltigkeit der Entwicklung des EAP und des Wirtschaftsstandorts Nordwestschweiz in keiner Weise gefährdet.

2. Vorgeschichte

Das Thema Fluglärm hat bereits eine längere Vorgeschichte. Im November letzten Jahres hat der Regierungsrat einen Bericht zu vier Anzügen¹, die den EAP (EuroAirport) betreffen, erstellt. Dem Bericht liegt eine Synthese eines vom EAP bei der Beratungsgesellschaft Steer

¹ Bericht vom 24. November 2010 betreffend Anzug Hans-Peter Wessels und Konsorten betreffend Monitoring des Fluglärms vor und nach der Einführung des Anflugsystems ILS 34 (Geschäft Nr. 05.8304), Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Nachtflugsperrung auf dem EuroAirport (Geschäft Nr. 08.5137), Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Südanflüge auf dem EAP - Anpassungen der Kontenregelung an andere Flughäfen (Geschäft Nr. 08.5196), Anzug Andreas Bollinger und Konsorten: Keine Frachtflüge in der Nacht und am Sonntag (Geschäft Nr. 08.5204).

Davies Gleave (SDG) in London in Auftrag gegebenen Gutachtens betreffend die volkswirtschaftlichen Auswirkungen einer Änderung der Öffnungs- und Betriebszeiten auf den EAP bei. Aufgrund dieses Gutachtens beantragte der Regierungsrat alle vier Anzüge als erledigt abzuschreiben. Der Grosse Rat ist diesem Antrag an seiner Sitzung vom 2. März 2011 gefolgt.

Der Regierungsrat betont im Bericht die Wichtigkeit des EAPs als einen zentralen Standortfaktor in der trinationalen Region Oberrhein. Deshalb soll die Leistungsfähigkeit des Flughafens nicht durch eine Beschränkung der Betriebszeiten reduziert werden. Eine Einschränkung der Betriebszeiten auf 06.00 bis 23.00 Uhr hätte für die ganze Region mit grosser Sicherheit weit reichende und als unverhältnismässig bewertete negative volkswirtschaftliche Konsequenzen (Einnahmeausfall für den EAP, Verlust von Arbeitsplätzen, Umsätzen, Erwerbseinkommen und Wertschöpfung). Im Gutachten werde klar aufgezeigt, dass die generelle Schliessung des Flughafens von 22.00 bis 07.00 Uhr zu einem Wegzug der heutigen Basen der Fluggesellschaften EasyJet und Swiss sowie der Expressfrachtanbieter führen würde. Der Regierungsrat sei sich jedoch bewusst, dass der Flughafen zu Lärmbelastungen für die umliegende Anwohnerschaft führe, die es zu minimieren gelte. Durch gezielte flankierende Massnahmen – Tarifierungen für das Legen von Flügen in Tagzeiten und für den Einsatz von Flugzeugen mit geringen Lärmemissionen, Einschränkung der Betriebszeiten an Sonn- und Feiertagen für Flugzeuge mit hohen Lärmemissionen, Verschärfung der Nachtflugrestriktion für die "lautesten" Flugzeuge, keine Übernahme von im Flugplan am EAP nicht enthaltenen Flügen zwischen 23.00 und 06.00 Uhr – und die Beobachtung und Beurteilung der Lärmentwicklung würden die Wohn- und Lebensqualität der Bevölkerung gewährleistet.

3. Abklärungen der Petitionskommission

3.1 Hearing vom 18. Mai 2011

Zum Hearing erschienen als Vertreter der Petentschaft eine Vertreterin des Schutzverbands der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen und ein Vertreter vom Forum Allschwil-Leben "Flughafen nur mit der Region". Weitere Gäste waren der Generalsekretär des Wirtschafts- und Sozialdepartements (WSU) sowie der Leiter Abteilung Umwelt des EAP.

3.2 Das Anliegen der Petentschaft

Diverse Vorstösse im Landrat mit der Forderung nach einer Nachtruhe von 23.00 bis 06.00 h aber auch einer solchen von 22.00 bis 06.00 h im Grossen Rat seien jeweils von den zuständigen Parlamenten an ihre Regierung überwiesen worden. Regierungsrat Adrian Ballmer habe anlässlich der Landratssitzung vom 22. Mai 2008 erklärt, eine Verkürzung der Betriebszeiten am EAP zu fordern sei versprochen worden, wenn es auf dem Flughafen Zürich auch zu einer solchen komme; ein realistisches Ziel sei eine Flugsperre von 23.00 bis 06.00 Uhr. Trotzdem sei bisher nichts an den bisher geltenden Betriebszeiten verändert worden, so dass man die Initiative für diese Petition, die auch im Kanton Basel-Landschaft eingereicht worden sei, ergriffen habe. Die enorme Zahl von Unterschriften, zeige, dass das

Petition von einem grossen Teil der Bevölkerung mitgetragen werde. Von 9'000 Personen hätten auch 500 aus dem Stadtkanton unterschrieben.

Es stimme nicht, dass der Fluglärm nur Frankreich betreffe. Davon seien genauso einige basellandschaftliche Gemeinden und das Basler Neubad-Quartier betroffen. Dem Umweltbericht des EAP könne man den in verschiedenen Dörfern im Elsass, in Allschwil, Binningen und im Neubad-Quartier gemessenen äquivalenten Dauerschallpegelwert jener Fluglärmereignisse, deren Spitzenmesspegel zwischen 06.00 und 22.00 Uhr mindestens 55 dB(A) erreicht habe, entnehmen (Tabelle mit LeqAC16-Lärmwerten). Er sei für die Jahre 2008 bis 2010 in etwa vergleichbar hoch, wie übrigens auch der 24-Stunden-Durchschnittswert. Die betroffene Bevölkerung werde nicht ernst genommen.

Die Nachtflugentwicklung im Südbereich entwickle sich bedrohlich. Zwischen 2009 und 2010 habe eine Verdoppelung der Nachtflugtätigkeit zwischen 23.00 und 24.00 Uhr bzw. 05.00 und 06.00 auf 172 Flüge stattgefunden. Gemäss einer BAZL-Studie sei aufgrund von Beschränkungen in Zürich und Frankfurt künftig eine weitere Zunahme der Nachtflüge in Basel zu erwarten. Regierungsrat Brutschin habe sich zudem öffentlich für mehr Nachtflüge ausgesprochen (vgl. Basler Zeitung vom 3. März 2011). Basel übernehme die Expressfracht für weit entfernte Gebiete. Als Alternative gäbe es für die Region die Flughäfen Strassburg oder Lahr. Aber der EAP locke mit günstigen Angeboten die Firmen nach Basel. Die Frachtstudie des EAPs gehe jedenfalls von einer Steigerung des Frachtflugverkehrs um 250% bis im Jahr 2020 aus. In diesem Sinn habe die Petition auch präventiven Charakter.

Die Wirtschaftlichkeitsstudie des EAPs sei einseitig auf Umsatz ausgerichtet. Sie berücksichtige die gesundheitlichen Auswirkungen von Nachtfluglärm nicht. Eine Schweizer Studie aus dem Jahr 2010 belege, dass es in flughafennahen Gebieten häufiger zu tödlichen Herzinfarkten komme. Gemäss einer Studie im Umfeld des Flughafens Köln im Auftrag des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2009 führe Tagfluglärm zu über 50% häufigerem Auftreten von Bluthochdruck, Koronaren Herzkrankheiten und Schlaganfällen. Nachtfluglärm sei deutlich schädlicher als der Tagfluglärm. So habe sich gezeigt, dass Kinder bei nächtlichem Fluglärm oftmals unter reduziertem Tiefschlaf und unter Lernstörungen bedingt durch Schlafstörungen litten und zu Anzeichen von "Learned Helplessness" neigten. Fluglärm ab 35 dB Leq (gemessen im Schlafzimmer) verursache einen Kortisolanstieg (Stresshormon) im Schlaf. Die Wirtschaftlichkeitsstudie berücksichtige auch nicht Landentwertung, Siedlungsdruck oder Wegzug von guten Steuerzahlern. In der Studie würden mögliche Verluste durch einen Wegzug von Expressfrachtern auf € 172 Mio. geschätzt. Exogene Kosten, die durch den EAP anfielen, seien aber nicht mit einbezogen. Hauptsächlich durch Nachtfluglärm würden Kosten in der Höhe von schätzungsweise CHF 1 Mia. verursacht. Auch der Wertverlust von Immobilien müsse gemäss Schätzungen auf CHF 200 bis 300 Mio. beziffert werden. In Allschwil bestehe für das Areal Kleinfeld ein Bauverbot, was Verluste von ca. CHF 800 Mio. zur Folge habe. Anhand dieser erweiterten Berechnungen zeige sich, dass unter dem Strich eine Nachtflugsperrung von 23.00 bis 06.00 Uhr Kosten spare. Gleiches habe eine Studie zum Flughafen Heathrow festgestellt, die besage, dass die Nachtflugsperrung von 23.30 bis 06.00 Uhr zu einem volkswirtschaftlichen Gewinn von CHF 1.5 Mia. geführt habe.

Interpretiere man die auf Seite 3 der Synthese der Wirtschaftsstudie dargestellten Szenarien betreffend Betriebszeitenkürzung, so sei aus wirtschaftlicher Sicht eine Nachtflugsperrung von 23.00 bis 06.00 Uhr durchaus realisierbar. Die Airlines könnten sich demgemäss

voraussichtlich einer Nachtflugsperrung von 23.00 bis 06.00 Uhr anpassen und müssten mit keinen Passagierverlusten rechnen. Es bestehe ein kleines Risiko, dass die Expressfrachter abzögen. Dabei stelle sich die Frage, wohin sie ausweichen würden. Ausser Genf hätten alle benachbarten Flughäfen strengere Nachtflugsperrungen als der EAP. Für die Strecke Genf-Basel müsste man aber für einen LKW ca. 3 Stunden Fahrzeit rechnen.

Die Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft wie auch der EAP wollten keine Veränderung der Nachtflugsperrung. Als gut gemeinte, aber wirkungslos einzustufende Lärmschutzmassnahmen habe der EAP zwar abgestufte Landetaxen, die sich u.a. an der Grösse und dem Lärm des Flugzeuges sowie an der Tageszeit ausrichteten. Es sei aber nicht zu erwarten, dass die Airlines ihre bestehende Flotte durch leisere Flugzeuge ersetzen. Und das Verbot lauter Frachter am Sonntag vor 09.00 und nach 22.00 Uhr habe im Jahr 2010 nur gerade einen einzigen Flug betroffen.

Mit der Umsetzung eines von der FDP Basel-Landschaft eingereichten Vorstosses zur Verlängerung der Ost-West-Piste könnte erreicht werden, dass Starts und Landungen nur von und nach Westen durchgeführt und so über dünn besiedeltem Gebiet abgewickelt würden. Der EAP sei aber dagegen und plane lieber eine zweite Nord-Süd-Piste, was als eine Horrorvision zu betrachten sei.

Eine Nachtflugsperrung von 23.00 bis 06.00 Uhr würde somit allen nützen: Sowohl dem Elsass, Süd-Baden sowie den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Aus wirtschaftlicher Sicht sei sie für den EAP realisierbar und es wäre gleichzeitig ein volkswirtschaftlicher Gewinn für die Allgemeinheit, da die exogenen Kosten des EAPs reduziert werden könnten. Dies würde wiederum die Standortattraktivität erhöhen und dem Wegzug von vermögenden Steuerzahlern entgegenwirken. Insbesondere aber wäre es ein Gewinn für die Gesundheit und die Lebensqualität. Die Petition zielt bewusst auf eine nachhaltige Entwicklung des EAPs. Die betroffene Bevölkerung erwarte deshalb die Umsetzung der Petition.

3.3 Die Ausführungen des Vertreters des WSU

Es werde nicht bestritten, dass Fluglärm Belastungseffekte habe, aber der Regierung sei es wichtig, eine Güterabwägung unter Berücksichtigung verschiedener Faktoren zu machen und ihren Auftrag seriös wahrzunehmen. Ein wichtiges Element sei die Standortförderung, wobei es nicht nur um unmittelbar am Flughafen bestehende Arbeitsplätze und Wertschöpfung, sondern auch um Unternehmen im ganzen Raum Basel gehe.

Der EAP betreibe ein Tagesrandmodell - im Gegensatz zum Flughafen Zürich-Kloten der ein Hub-Modell führe und eher auf Langstreckenflüge ausgerichtet sei - damit man die Möglichkeit habe, früh von Basel wegzufliegen und spät zurückzukommen. Dies sei ideal für Geschäftsreisende. Touristische Flüge fänden eher tagsüber statt. Aber auch dieser Mobilitätsfrage müsse Rechnung getragen werden.

Die Expressfracht gebe es als Geschäftssegment in Zürich nicht. Der EAP übernehme als einziger Expressnachtflughafen der Schweiz eine nationale Aufgabe. Das hänge mit logistischen Vorteilen zusammen, welche die Region Basel per se biete. Nämlich eine hohe vorhandene Dichte an Logistikunternehmen und Spediteuren, die über den Flughafen ihre Ketten in Richtung europäischen Hubs für den Express-Frachtverkehr anbinden würden. Die

Schweiz werde bis zum Mittelland und fast bis ins Tessin hinein bedient. Dies schaffe Arbeitsplätze am Flughafen aber auch in der Region hier, bei Spediteuren, Zollabfertigern usw. usf. und seien klare Standortvorteil-Elemente.

Zudem müsse man bedenken, dass es sich beim EAP um eine binationale Zusammenarbeit handle, im Flughafenverwaltungsrat seien die Schweiz und Frankreich paritätisch vertreten. Man könne in den diversen in diesem Gremium geführten Diskussionen nicht alle wünschbaren oder sinnvoll erachteten Massnahmen zwingend durchsetzen. Es sei richtig, dass die Bevölkerungsdichte auf Schweizer Seite grösser sei als im Elsass, aber auch dort lebten Leute, deren Bedürfnisse berücksichtigt werden müssten. Jetzt schon finde 90% des Flugverkehrs über dem Elsass statt. Massnahmen, die vom Flughafenverwaltungsrat beschlossen würden, müssten auch vom Französischen Verkehrsministerium bestätigt werden, damit diese als Verfügung sanktionierbar vom EAP angewendet werden könnten. Ein unilateraler Beschluss sei nicht möglich.

In der Wirtschaftlichkeitsstudie habe man die exogenen Effekte, wie sie von der Petentschaft genannt würden, nicht einbezogen, weil sich diese nur wenig exakt beziffern liessen. Die Berechnung der tatsächlichen Wertverluste und der Gesundheitskosten sei sehr schwierig, einen Todesfall gar geldmässig aufzuwiegen sei nicht möglich. Dabei sei schwierig die Massgrössen zu finden, nach denen man sich dabei ausrichte. Letztlich sei es eine persönliche Einschätzung des Entscheidungsträgers, dabei zu einem Werturteil zu kommen. In der Studie habe man deshalb auf diese Spekulationen verzichtet. Der Regierungsrat habe in seinem Bericht vom 24. November 2010 seine Haltung ausführlich dargelegt. Die Auswirkungen einer Verkürzung der Betriebszeiten würden im Hinblick auf die mögliche Reduktion der Lärmeffekte als klein und im Vergleich zu den ökonomischen Folgen und volkswirtschaftlichen Nachteilen als unverhältnismässig angeschaut. Die Regierung habe deshalb beschlossen, auf eine Verlängerung der Nachtflugsperrung zu verzichten, dafür aber gezielte Verbesserungsmassnahmen zu ergreifen, weitere Anhebung der Tarife in den Nachtstunden, die Begrenzung lauter Flugzeuge an Sonn- und Feiertagen und das Verbot, ausserplanmässige Flüge von Zürich zu übernehmen.

3.4 Die Ausführungen des Vertreters des EAPs

International gesehen sei die im Petitionstext geforderte Nachtflugsperrung so weit ausgedehnt, wie sie kein einziger ihm bekannter Flughafen gleicher Dimension besitze. Zürich und Basel könnten nicht miteinander verglichen werden. Nach Basel kämen kleinere, weniger Lärm erzeugende Flugzeuge. Zürich habe rund 270'000 Flugbewegungen auf ein Jahr gesehen, Basel rund 80'000, gewerbliche wie auch nicht-gewerbliche. Wichtig zu wissen sei, dass in Zürich ohne irgendwelche Sonder- oder Ausnahmegenehmigung bis 23.30 h Flugbewegungen möglich seien.

Der Petitionstext nenne die Nachtflugsperrung von 22.00 bis 07.00 h. Die Vertreterin der Petentschaft präsentiere jedoch Tageslärmwerte. Man müsse sehr genau sagen, wovon geredet werde, was im Zeitfenster 23.00 bis 06.00 h an Flugbewegungen und Lärm gemessen werde und wie hoch die Effektivität der Forderung der Petentschaft sei. Letztere sei sehr gering.

Von Interesse sei bezüglich Petition der Nachtfluglärm zwischen 23.00 und 24.00 h. Fluglärm finde primär in Frankreich statt, denn Flugzeuge landeten und starteten auf französischem Boden und beträfen primär französische Gemeinden. Eine Tabelle im Umwelt Bericht 2010 des EAP zum Nachtfluglärm (Seiten 12/13) mit den LeqAC23-00 Lärmwert zeige, dass Héisingue, Blotzheim und Bartenheim klar die höheren Lärmwerte hätten als alle anderen schweizerischen Stationen oder das in Deutschland gelegene Efringen-Kirchen. Daraus lasse sich lesen, dass die Lärmwerte sich auf einem extrem tiefen Niveau befänden – wobei daraus resultierenden gesundheitlichen Auswirkungen nicht grundsätzlich negiert werden sollen. In der Schweiz befinde man sich nach 23.00 h aber auf einem Lärmpegel von durchschnittlich unter 40 Dezibel. In Zürich lägen die Lärmwerte in derselben Zeitspanne auf über 60 Dezibel. In Zürich sei demgemäss der Nachtlärm zwischen 23.00 und 24.00 h viermal höher als in Basel.

Würde die Petition angewendet, hätte dies auf die Schweiz keine grosse Auswirkung, weil 95% der Lärmreduktion Frankreich zugute käme. Im Umwelt Bericht 2010 seien auch die Nachtflugbewegungen festgehalten. So generell, wie die Vertreterin der Petentschaft es sage, könne man nicht von einer Verdoppelung der Nachtflugbewegungen von 2009 auf 2010 sprechen. Die Nachtflugbewegungen seien in etwa gleich geblieben, 2010 habe man zwischen 23.00 und 24.00 h etwas über 2'000 Flugbewegungen verzeichnet, davon seien rund 95% im Norden gewesen, d.h. über den Hardtwald geflogen und hätten dort wenig dicht besiedeltes Gebiet betroffen. Im Süden habe man nur Bewegungen v.a. wegen starkem Nordwind oder wegen zu dichtem Flugbetrieb. Die Petentschaft mache Vergleiche mit Heathrow. Heathrow sei nur einer der Londoner Flughäfen. Die übrigen hätten durchgehenden Flugverkehr auch nachts. London habe damit Ausweichmöglichkeiten die Basel nicht habe.

Zur Ost-West-Piste habe der EAP eine Machbarkeitsstudie machen lassen. Eine Verlängerung der Ost-West-Piste koste zwischen 70 und 130 Mio. Euro. Aufgrund einer Markt- und dementsprechender Flugzeugflottenentwicklung hätte sich die Situation seit Crossair-Zeiten verändert und verlange eine verlängerte Piste. Damit könnte lediglich ein Teil des Startverkehrs wegfallen, aber keine Landung, denn dafür sei sie nicht nutzbar. Südlandungen blieben v.a. bei starker Nordwindsituation bestehen.

Das Fazit sei deshalb, Betriebszeiten beizubehalten, gleichzeitig aber eine qualitative Verbesserung zu erreichen, um Lärmimmissionen zu reduzieren, denn der EAP habe die Grundhaltung, in der Nacht den Fluglärm zu reduzieren. Nacht heisse 22.00 bis 06.00 h. Dies soll schrittweise im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes erreicht werden. Der Verwaltungsrat des EAPs habe darum im Oktober 2010 entsprechende Massnahmen, beschlossen. Da jede neue Flugzeuggeneration den Lärm in etwa halbiere, sei in Zukunft mit sukzessiven Verbesserungen zu rechnen. Dabei seien Frachtmaschinen ein wesentlich diskutierter Punkt.

4. Erwägungen der Petitionskommission

Der Grosse Rat hat bereits vier Anzüge zur Fluglärmproblematik bearbeitet und an seiner Sitzung vom 2. März 2011 als erledigt abgeschlossen (siehe auch Ziff. 2). Die Petition nimmt mit der Lärmthematik wie schon zwei der abgeschriebenen Anzüge ein als wichtig taxiertes

Anliegen auf und verlangt eine Angleichung der Nachtflugsperrezeiten des EAP an diejenigen des Flughafens Zürich. Das Hearing vom 18. Mai 2011 fokussierte sich denn auch primär auf letzteres Anliegen. Dabei wurde vor allem die unterschiedliche wirtschaftliche Nutzung der beiden Flughäfen diskutiert (EAP mit Tagesrandmodell - Flughafen Zürich mit Hub-Modell und eher auf Langstreckenflüge ausgerichtet).

Die Kommissionsmitglieder sind sich der wirtschaftlichen Bedeutung des EAPs sowie dem Standortvorteil durch den Flughafen bewusst und unterstützen mehrheitlich das Modell und Profil des EAPs. Sie begrüssen auch den im regierungsrätlichen Bericht genannten Beschluss des EAP-Verwaltungsrats vom 8. Oktober 2010 bezüglich Lärmschutzmassnahmen.

Ein Teil der Kommissionsmitglieder erachtet es als wichtig hervorzuheben, dass es sich beim Fluglärm nicht einfach nur um störenden Lärm handelt, sondern um solchen, der entsprechend internationaler Lärmstudien bei der Anwohnerschaft schwere Gesundheitsschädigungen auslösen kann. Diesem Aspekt wird ihrer Meinung nach im Bericht des Regierungsrates zu wenig Bedeutung beigemessen und er fliesst zu wenig in die Gesamtbetrachtung ein. Etwas, das im Übrigen auch die Geschäftsprüfungskommission in ihrem Bericht für das Jahr 2010 vom 22. Juni 2010 (Geschäft Nr. 11.5133.01) anspricht und beanstandet. Die betreffenden Kommissionsmitglieder befürchten zudem, dass sich dieser gesundheitsschädigende Lärm mit der Ausrichtung auf den Expressfrachtverkehr womöglich noch verstärken wird. Sie plädieren deshalb dafür, das Anliegen der Petentschaft zu respektieren und wollen das Petitum wie folgt unterstützen: Es soll nicht dessen Umsetzung im Zentrum stehen, sondern die Erwartung, dass der Regierungsrat sein Augenmerk auf die Einhaltung der Flugzeiten, die Lärmentwicklung und allfällige neue fundierte Erkenntnisse zu damit zusammenhängenden gesundheitlichen Beeinträchtigungen von in Flughafennähe Wohnenden richtet. Die Petition soll in diesem Sinne an den Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung überwiesen werden.

Die übrigen Kommissionsmitglieder vertreten die Ansicht, der Grosse Rat habe sich, indem er mit seinem Beschluss vom 2. März 2011 die vier Anzüge als erledigt abgeschrieben habe, deutlich genug zum Thema geäussert. Daher soll auch vorliegende Petition als erledigt erklärt und abgewartet werden, ob vom EAP-Verwaltungsrat beschlossenen Lärmschutzmassnahmen wie erhofft bis 2015 Wirkung zeigen. Frühestens dann sei allenfalls das Thema Fluglärm erneut zu diskutieren. Sie vertreten die Ansicht, dass bei allen Diskussionen stets in Erinnerung zu rufen ist, dass 90 Prozent der Flüge in nördliche Richtung abgewickelt werden und, wie Nachtflüge auch, primär französischen Boden, allenfalls basellandschaftliches, aber kaum baselstädtisches Gebiet betreffen.

Nach intensiver Diskussion beschliesst die Kommission mit 4 zu 3 Stimmen dem Grossen Rat zu beantragen, die Petition an den Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung zu überweisen. Dies, obwohl sie zwar grossmehrheitlich der Meinung ist, dass dem Petitum nicht Folge zu leisten ist, sie aber die möglichen Auswirkungen von Fluglärm auf die Gesundheit ernst genommen haben will und möchte, dass dem künftig in genügender Weise Rechnung getragen wird.

5. Antrag der Petitionskommission

Die Petitionskommission beantragt mit 4 zu 3 Stimmen, vorliegende Petition an den Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung zu überweisen.

Im Namen der Petitionskommission des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'B. Gerber', written in a cursive style.

Dr. Brigitta Gerber, Präsidentin