

Der Grosse Rat hat am 22. April 1976 für die Verlängerung der Hauptpiste des Flughafens Basel-Mülhausen von 2370 auf das für den interkontinentalen Verkehr nötige Mass von 3900 Metern einen Nettokredit von 23 Millionen Franken bewilligt. Die gesamten Baukosten sind auf 40 Millionen Franken (Indexstand Ende 1974) veranschlagt, woran sich der Bund mit einer Subvention von 12 Millionen Franken beteiligt und die Basler Wirtschaft einen Beitrag à fonds perdu von 5 Millionen Franken zugesichert hat.

Der Grosse Rat hat verbindliche Richtlinien zu Handen des Regierungsrates über Massnahmen zur Bekämpfung des Fluglärms beschlossen. Danach sorgt der Regierungsrat im Rahmen seiner Zuständigkeiten für eine weitgehende Verminderung des Fluglärms aus dem Betrieb von Basel-Mülhausen und für eine zweckentsprechende Instruktion der Vertreter des Kantons im Verwaltungsrat des Flughafens. Ferner wird der Regierungsrat mit diesem Grossratsbeschluss beauftragt, darüber zu wachen, dass die Lärmbelastung die Werte nicht überschreitet, die für den Fall einer Pistenverlängerung als voraussehbar ermittelt worden sind. Von besonderer Bedeutung ist schliesslich der Auftrag an den Regierungsrat, sich dafür einzusetzen, dass die auf dem Flughafen Basel-Mülhausen angeordneten Nachtflugeinschränkungen denjenigen auf den Flughäfen von Genf und Zürich angeglichen werden. Umfangreiche Untersuchungen haben im übrigen ergeben, dass von einer Pistenverlängerung nach Norden eine wesentliche Verminderung der Lärmbelastung der städtischen Bevölkerung zu erwarten ist, weil die Maschinen wesentlich früher vom Boden abheben und damit die bewohnten Gebiete in grösserer Höhe überfliegen können. Eine verstärkte Lärmbelastung ist auch deshalb nicht zu befürchten, weil in den letzten Jahren bei der Entwicklung leiserer Triebwerke für die modernen Flugzeuge grosse Fortschritte erzielt worden sind.

Die Hauptpiste auf ein für den interkontinentalen Verkehr brauchbares Mass zu verlängern, drängt sich schon deshalb auf, weil damit eine normale Weiterentwicklung des Flughafens stattfinden kann und gleichzeitig eine notwendig gewordene, wertvolle Ergänzung der Flughäfen Kloten und Cointrin erreicht wird. Der für die Beurteilung der zukünftigen Chancen des Flughafens entscheidende Linienverkehr hat eine konstante Zunahme zu verzeichnen, nämlich von 349'000 auf 567'000 Passagiere innert der letzten sechs Jahre. Letztlich ist der Ausbau des Flughafens für die Wirtschaft Basels und der ganzen Region eine Existenzfrage. Falls Basel nicht in absehbarer

Zeit den Anschluss an das weltweite Luftverkehrsnetz findet, wird sich im Laufe der nächsten Zukunft eine systematische Abwanderung von Firmen aus der Region einstellen, womit Basel seiner Anziehungskraft als Wirtschaftszentrum verlustig ginge. Dass diese Beurteilung realistisch ist, geht aus der zugesicherten Finanzierungsbeihilfe der Wirtschaft von 5 Millionen Franken hervor.

Der Kanton Basel-Stadt hat aber nicht nur ein wirtschaftliches und verkehrspolitisches Interesse am Ausbau der Piste, sondern auch daran, dass sein Einfluss auf die Entscheidungen Frankreichs und der schweizerischen Behörden nicht verlorengeht. Rechtsbasis des Flughafens ist ein Staatsvertrag zwischen Frankreich und der Schweiz vom 4. Juli 1944. Darin ist unter anderem festgehalten, dass unser Nachbarland das für die Pistenverlängerung benötigte Terrain zur Verfügung zu stellen hat, während die schweizerische Seite verpflichtet ist, den Ausbau auf ihre Kosten vorzunehmen. Basels Beiträge beruhen auf einer Vereinbarung zwischen Bund und Kanton.