



## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:** **Bericht der Petitionskommission an den Landrat zur Petition  
«Gleiche Nachtflugsperrung in Basel wie in Zürich»**

**Datum:** **24. Juni 2011**

**Nummer:** 2011-213

**Bemerkungen:** [Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

**Links:**

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

---



## Bericht der Petitionskommission an den Landrat

### zur Petition «Gleiche Nachtflugsperrung in Basel wie in Zürich»

Vom 24. Juni 2011

#### 1. Die Petition

Die Petition «Gleiche Nachtflugsperrung in Basel wie in Zürich» wurde vom Forum «Flughafen – nur mit der Region» (nachfolgend: Forum) und dem Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen (nachfolgend: Schutzverband) lanciert. Sie wurde, von rund 8'000 Personen unterschrieben, dem Landrat am 26. Januar 2011 eingereicht und vom Büro am 27. Januar 2011 der Petitionskommission zur Vorberatung überwiesen.

In der Petition wird angeführt, dass am EuroAirport eine Nachtflugsperrung von 24 bis 5 Uhr gelte, während seit Ende Juli 2010 in Zürich-Kloten von 23 bis 6 Uhr nicht geflogen werden dürfe. Die Petition stellt folgende Forderung auf: «Die vom Fluglärm geplagte Bevölkerung verlangt, dass sich die Regierung des Kantons Basel-Landschaft im Verwaltungsrat des EuroAirports für eine Nachtflugsperrung von 22.00 - 07.00 Uhr einsetzt, als Minimallösung aber die gleiche Nachtruhe einfordert, wie diese neu in Zürich gilt.» Zudem dürfe es nicht sein, dass in den «sensiblen Nachtstunden Flüge von Zürich nach Basel zuwandern». Zur Kompensation der kürzeren Betriebszeiten könne beispielsweise «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. Beratungen in der Petitionskommission

##### 2.1. Organisatorisches

Für die ganze Beratung dieses Geschäfts trat Agathe Schuler als Präsidentin in den Ausstand, weil sie selber namens des Gemeindeverbands Flugverkehr (nachfolgend: Gemeindeverband), in dem sich zehn Gemeinden im Süden des EuroAirports zusammengeschlossen haben, die Petition unterstützt. Die Leitung wurde deshalb von Vizepräsidentin Christa Oestreicher übernommen.

Die Petition wurde an den Sitzungen vom 22. März, 10. Mai und 14. Juni 2011 im Beisein des juristischen Beraters der Kommission, Peter Guggisberg, Leiter Recht-

setzung der Sicherheitsdirektion, beraten.

Von der für das Flughafen-Dossier zuständigen Finanz- und Kirchendirektion wurde eine schriftliche Stellungnahme eingeholt. Zudem fanden am 22. März 2011 Anhörungen folgender Interessenvertreter/innen statt:

- für die Petition: alt-Landrätin Madeleine Göschke, Vizepräsidentin, und Julia Gosteli, Vorstandsmitglied des Schutzverbands; Anton Lauber, Präsident, und Hans Adam, Vorstandsmitglied des Forums;
- für die FKD: Christian Boppart, Assistent des Generalsekretärs.

Abschliessend wurde am 14. Juni 2011 auch Landrat Philipp Schoch als Präsident der Umweltschutz- und Energiekommission (UEK) angehört. Diese Kommission hatte sich intensiv mit der Vorlage [2010/398](#) befasst und war dabei mehrheitlich zum Schluss gekommen, die Motion [2008/091](#) von Madeleine Göschke, die inhaltlich der Petition entspricht, zum Stehenlassen zu beantragen.

\*

##### 2.2. Schriftliche Stellungnahme der Finanz- und Kirchendirektion

Im Schreiben vom 25. Februar 2011 verweist Regierungsrat Adrian Ballmer auf die in der Landratsvorlage [2010/398](#), «EuroAirport-Vorstösse», ausführlich dargelegte Haltung des Regierungsrates zu den Betriebszeiten des EuroAirports.

In der Stellungnahme heisst es, zusammen mit der Regierung von Basel-Stadt habe der Regierungsrat im Juli 2008 Anstoss zur Überprüfung der Betriebszeiten des EuroAirports gegeben. Nach Abschluss von gründlichen Untersuchungen und eines Meinungsbildungsprozesses unter den am EuroAirport beteiligten Gemeinwesen und Organen habe der Verwaltungsrat des Flughafens im Oktober 2010 vier Lärmschutzmassnahmen beschlossen, die den Fluglärm in den Randzeiten verringern. Die Regierung habe diese Massnahmen, die ein wichtiges Schutzbedürfnis der Bevölkerung berücksichtigten, begrüsst. Den Forderungen nach einer generellen Reduktion der Betriebszeiten habe die Regierung somit nicht nachkommen können. Dazu schreibt die FKD: «Dieser Entschluss basierte auf einer eingehenden Abwägung zwischen Lärmschutzanliegen und der volkswirtschaftlichen Bedeutung des EuroAirports. Daraus resultierte klar, dass der volkswirtschaftliche

Nachteil der geforderten Betriebszeitenreduktion in einem deutlichen Missverhältnis zu den umweltseitigen Verbesserungen stehen würde.»

Zu den in der Petition geäusserten Befürchtungen, dass die kürzeren Betriebszeiten des Flughafens Zürich-Kloten zu einer Verschiebung von Flügen zum EuroAirport in Randzeiten führen könnten, schreibt die FKD, mit den beschlossenen Lärmschutzmassnahmen habe der Verwaltungsrat des EuroAirports ein klares Zeichen gesetzt, dass er eine solche Verlagerung von Randzeiten-Flügen von Zürich-Kloten zum EuroAirport nicht akzeptiere. Er habe entschieden, Flüge zwischen 23 und 6 Uhr, die nicht im Flugplan des EuroAirports enthalten sind, abzulehnen. Entsprechende Ausnahmegewilligungen würden nicht erteilt; Notfälle ausgenommen. Dies verhindere das Ausweichen von in der Nacht an anderen Flughäfen nicht zugelassenen Flügen nach Basel.

Zur vorgeschlagenen stärkeren Nutzung der Ost-West-Piste schreibt die FKD, «dass die kurze Ost-West-Piste keine vollwertige Piste ist und ohne erhebliche Sicherheitsabstriche nur von wenigen Flugzeugtypen hauptsächlich für Starts benutzt werden kann. Eine Schliessung der Hauptpiste würde somit faktisch zur Schliessung des ganzen Flughafens führen.»

\*

### 2.3. Anhörung der Petent(innen)

Die Petent(innen) kritisierten, die Anliegen der betroffenen Bevölkerung werde vom Flughafen systematisch nicht ernst genommen. Anders als vom EAP behauptet, falle der meiste Lärm in Allschwil, Binningen und Umgebung an. Zwischen 2009 und 2010 habe sich die Zahl der Nachtflüge zwischen 23 und 24 Uhr bzw. 5 und 6 Uhr verdoppelt. Eine Studie des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) prognostiziere eine baldige Zunahme der Nachtflüge in Basel wegen der neuen Beschränkungen in Frankfurt/Main und Zürich. Die Frachtstudie des EuroAirports gehe von einer Zunahme des Frachtflugverkehrs um 250 % bis 2020 aus.

In allen Papieren, Vorlagen und Studien zum EuroAirport stehe nie auch nur ein Wort über die Bedürfnisse der Bevölkerung und ihre Gesundheit, kritisierte der Schutzverband. Alle Arten von Lärm seien schädlich, aber nicht alle gleich ausgeprägt. Keine andere Lärmart verursache so starke Gesundheitsschäden wie der Fluglärm, weil dieser zu höherer Kortisolausschüttung (Stresshormon) führe als z.B. Bahnlärm. Deshalb erhöhe der Fluglärm das Risiko für Bluthochdruck, koronare Herzkrankheiten und Schlaganfälle. Bei Kindern führe nächtlicher Fluglärm zu einer Beeinträchtigung des Tiefschlafs und zu Lernstörungen.

Eine Nachtflugsperrung von 23 bis 6 Uhr sei aus wirtschaftlicher Sicht realisierbar. Denn die Airlines könnten sich, wie die Wirtschaftstudie des Flughafens zeige, anpassen, und ein Passagierverlust wäre nicht zu befürchten. Der gelegentlich angedrohte Abzug der Expressfrachtfirmen sei nicht zu erwarten, denn sie hätten gar keine Alternativen zum EuroAirport, haben doch alle benachbarten Flughäfen strengere Nachtflugsperrungen als Basel. Es gehe nicht um ein Verbot der Expressfracht, sondern nur um eine

Verschiebung der Flugzeiten um zweimal eine Stunde.

Die vom Flughafen-Verwaltungsrat beschlossenen Lenkungsmaßnahmen halten die Petent(innen) für wirkungslos. Das erkläre auch den grossen Erfolg der Petition, für die in kurzer Zeit über 8'000 Unterschriften gesammelt worden seien, was über 10 % der Bevölkerung in den betroffenen Gebieten entspreche; das sei im schweizerweiten Vergleich eine sehr hohe Quote. Diese Zahl zeuge von einer sehr grossen Akzeptanz der Forderung nach einer Ausweitung der Nachtflugsperrung.

Die Nachtflüge stellten auch eine grosse wirtschaftliche Belastung dar. Beispielsweise könne das 80 ha grosse Allschwiler Kleinfeld-Areal (attraktives Bauerwartungsland in ÖV-Nähe) wegen der zu hohen Fluglärm-Werte nicht bebaut und entwickelt werden; der Schaden liegt allein dafür bei geschätzten CHF 800 Mio.

Die Petent(innen) erklärten, am 22. Mai 2008 habe Regierungsrat Adrian Ballmer im Landrat erklärt, die Regierung sei für die gleiche Nachtflugsperrung in Basel wie in Zürich; aber seither sei nichts passiert, und man versuche, sich unter Verweis auf die – vom EuroAirport in Auftrag gegebene – Wirtschaftsstudie herauszureden.

Darauf angesprochen, dass auf den Unterschriftenbogen von einer Sperrung zwischen 22 und 7 Uhr die Rede sei, mündlich aber ein Flugverbot von 23 bis 6 Uhr verlangt werde, erklärte die Delegation des Forums, sie forderten seit zehn Jahren eine Nachtflugsperrung von 22 bis 7 Uhr. Das Mindeste wäre aber eine Nachtflugsperrung von 23 bis 6 Uhr; damit wären zumindest gleich lange Spiesse wie an anderen Flughäfen geschaffen. Der Flughafen vertrete, anders als so oft beteuert, nicht generelle Wirtschaftsinteressen, sondern seine knallharten Eigeninteressen und eine offensive Wachstumsstrategie, vor allem bezüglich des nächtlichen Frachtfluggeschäfts. Es müsse auch in der politischen Debatte sauber getrennt werden zwischen den Bedürfnissen der Wirtschaft in der Region und den Bedürfnissen des Flughafens.

Der wirtschaftliche Nutzen des Flughafens sei unbestritten und werde auch von den Petent(innen) nicht in Abrede gestellt – aber es gebe eben auch die Bedürfnisse der Menschen, die in der Umgebung leben, und diese verdienten ernst genommen zu werden. Die Menschen in Flughafennähe hätten ein Recht auf Nachtruhe; dies müsse die Regierung auch bei der künftigen Behandlung von Vorstössen aus dem Parlament und aus der Bevölkerung berücksichtigen. Was in Zürich möglich sei, müsse auch in Basel gehen.

Die Motion [2008/091](#) für eine Nachtflugsperrung auf dem EAP darf gemäss den Petent(innen) auf keinen Fall abgeschrieben, sondern müsse stehengelassen werden.

\*

### 2.4. Anhörung der Finanz- und Kirchendirektion

Christian Boppart, Vertreter der federführenden FKD, erklärte, die Regierungen beider Basel lehnten eine Verkürzung der Betriebszeiten klar ab, und der baselstädtische Grosse Rat habe sämtliche Vorstösse zu diesem Thema eben erst abgeschrieben.

In den letzten Jahren habe der EuroAirport verschiedene Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung ergriffen. So seien Direktstarts nach Süden nur zwischen 7 und 22 Uhr zugelassen, und zwischen 5 und 6 Uhr bzw. zwischen 23 und 24 Uhr werde der Flugverkehr zu über 90 % nach Norden abgewickelt. Wiewohl vom Lärm sehr stark betroffen, verlangten die französischen Anrainergemeinden keine Betriebszeitverkürzung. Natürlich hätte die dortige Bevölkerung nichts einzuwenden gegen weniger Lärm, aber die 4'000 Arbeitsplätze zählten eben auch.

Von den wenigen Bewegungen in der Stunde zwischen 5 und 6 Uhr fänden nur deren 132 Richtung Süden statt, also gerade einmal 2½ Bewegungen pro Woche. In der Stunde zwischen 23 und 24 Uhr sei der Wert sogar noch geringer.

Seitens der Verwaltung wird eingeräumt, dass die Gemeinde Allschwil wegen gerade einmal 160 Flügen das ganze Kleinfeld-Gebiet nicht bebauen könne. Die dort vorliegende Planungswertüberschreitung lasse sich tatsächlich auf die Stunde von 22 bis 23 Uhr zurückführen. Allerdings müsse dazu festgehalten werden, dass die Gemeinde Allschwil in ihrem eigenen Zonenplan auch gar nicht vorsehe, das Kleinfeld entwickeln zu wollen.

Die Politik müsse neben dem Schutz von Umwelt und Bevölkerung auch die Wirtschaftsinteressen eines Flughafens im Auge behalten. Die Wirtschaft sei auf gute Tagesrandverbindungen angewiesen, und für die Expressfrachtunternehmungen seien lange Betriebszeiten gleichsam eine Geschäftsvoraussetzung. Der Wirtschaftsstandort – und damit viele Arbeitsplätze – stehe im Wettbewerb mit anderen Standorten.

Ein vom EuroAirport beauftragtes britisches Unternehmen untersuchte die anzunehmenden Auswirkung einer Betriebszeitenverkürzung und kam gemäss Angaben der FKD zum Schluss, dass die Expressfracht vom Flughafen abziehen würde, dass EasyJet und Swiss einen Teil ihrer Homebase-Flugzeuge abziehen würden, dass Investitionen am EuroAirport in Frage gestellt würden und dass generell die in der Region starke Logistikbranche geschwächt würde.

Aus diesen Gründen habe der Verwaltungsrat statt einer Betriebszeitenverkürzung auf ein Lenkungssystem gesetzt mit dem Ziel, Flüge mit lauten Flugzeugen in sensiblen Randzeiten zu reduzieren. Ein nach Lärmkategorien abgestufter Zuschlag werde erhoben für Bewegungen von 22 bis 6 Uhr (bzw. bis 8 Uhr an Sonn- und Feiertagen), während es für Starts und Landungen zwischen 6 bzw. 8 und 22 Uhr einen Rabatt gebe. Als Folge setzten die Fluggesellschaften ihre neuesten, also leisesten Flugzeuge am EuroAirport und nicht anderswo ein. Der Einsatz besonders lauter Flugzeuge werde wochentags von 22 bis 9 Uhr und an Sonn- und Feiertagen gänzlich verboten. Die Auswirkungen dieser Lenkungsmassnahmen seien bisher allerdings noch nicht messbar.

Die wenigen existierenden Studien zum Gesundheitsaspekt seien sehr umstritten und würden sehr kontrovers diskutiert. Rückschlüsse von Dezibel-Werten auf Herzinfarkt-Raten seien sehr heikel. Um den Zürcher Flughafen herum lebten 40'000 Menschen mit einer über den Emissionsgrenzwerten liegenden Lärmbelastung, um den

Basler Flughafen herum kein einziger (jedenfalls im Schweizer Teil der Agglomeration).

Die Nutzung der Ost-West-Piste sei heute keine Alternative. Eine Machbarkeitsstudie, die die Möglichkeit einer Pistenverlängerung geprüft habe, liege der Regierung seit kurzem vor. Sie werde als Grundlage für einen ausführlicheren Bericht an den Landrat dienen.

Abschliessend betonte Christian Boppart, der EuroAirport sei ein zentraler Standortfaktor für den Wirtschaftsstandort Nordwestschweiz. Er müsse eigenwirtschaftlich sein, damit nicht die Steuerzahler Betriebsdefizite übernehmen müssten. Der Kanton als Mitträger habe dafür zu sorgen, dass der Flughafen über die entsprechenden Rahmenbedingungen verfüge. Gleichzeitig solle der Betrieb so schonend wie möglich abgewickelt werden, denn der Flughafen benötige die Akzeptanz einer Mehrheit der Bevölkerung. Die Regierung sei davon überzeugt, dass nach wie vor eine klare Mehrheit in der Region diesen Flughafen mittrage. Eine Verkürzung der Betriebszeiten komme für die Regierung nicht in Frage, weil sie umweltseitig nur sehr wenig bringen, aber gleichzeitig einen erheblichen volkswirtschaftlichen Schaden verursachen würde. Die Regierung wolle nicht Tausende Arbeitsplätze gefährden, nur um rund 160 Flugbewegungen pro Jahr zu verhindern.

\*

## 2.5. *Stellungnahme der Umweltschutz- und Energiekommission*

UEK-Präsident Philipp Schoch berichtete von den intensiven Diskussionen zur Flughafen-Vorlage [2010/398](#). Die der Vorlage angefügte Wirtschaftsstudie des EAP belege, dass eine längere Nachtflugsperrung kaum Auswirkungen auf den Passagierflugverkehr hätte. Dafür müssten die Expressfrachtunternehmen gewisse Änderungen gewärtigen. Sie sprächen von einem schrittweisen Abzug und «negativen Auswirkungen», ohne aber konkrete Pläne gemacht zu haben. Gar so schlimm scheine das Szenario für sie also nicht zu sein.

Der EuroAirport sei ursprünglich als Regionalflughafen geplant gewesen; später sei er aber massiv ausgebaut worden, nicht zuletzt im Expressfracht-Bereich. Damit verbunden gewesen sei eine starke Zunahme der Lärmbelastung für die Bevölkerung in allen drei Anrainerstaaen. Das sei einer der Gründe gewesen, weshalb der Regierungsrat der Bevölkerung in den Abstimmungserläuterungen zum Flughafenkredit die Verlängerung der Ost-West-Piste versprochen habe; es hiess damals, deren stärkere Nutzung werde zu weniger Lärm führen, da dann die Flüge vermehrt über das am schwächsten besiedelte Gebiet führten. Und nun gehe es, wie in der UEK geäussert worden sei, um die Glaubwürdigkeit der Politik. Wenn in einer Vorlage zum Ausbau der Ost-West-Piste mit solchen konkreten Massnahmen zur Lärmreduktion argumentiert werde, dann dürfe man nicht zum Rückzug ansetzen, wenn die Massnahmen konkret umgesetzt werden sollen.

Die Umweltschutz- und Energiekommission sei, berichtete Philipp Schoch, mit 7:5 Stimmen bei einer Enthaltung zum Schluss gekommen, dem Landrat zu beantragen, die Motion [2008/091](#) stehen zu lassen. Der Regierungsrat müsse

weitere Versuche unternehmen, die Forderung nach einer ausgedehnten Nachtflugbeschränkung durchzusetzen, auch wenn klar sei, dass der Euro-Airport kein Baselbieter, sondern ein trinationaler Flughafen ist.

\*

## 2.6. Erwägungen der Petitionskommission

Auch in der Diskussion in der Kommission kam zum Ausdruck, dass es in der Flughafenpolitik um die nicht immer einfache Balance zwischen Wirtschaftsinteressen und dem Schutz der Gesundheit und der Lebensqualität der Anwohner/innen geht.

Einerseits wurde betont, dass der Ausbau der Expressfracht eine Folge der Bildung des Logistik-Clusters Nordwestschweiz sei. Alle diese Firmen müssten bei einer Ausdehnung der Nachtflugsperrung mit 10 % weniger Umsatz rechnen. In der Dienstleistungsbranche gelte die Devise «Zeit ist Geld»; da komme es auf jede Minute an, auch spätnachts bzw. frühmorgens. In den letzten Jahren seien im Raum Basel wichtige Firmen angesiedelt worden (z.B. Actelion, Planzer usw.), und nun könne man nicht vom Flughafen ein Zurückbuchstabieren verlangen. Die Wirtschaftsinteressen seien entsprechend zu gewichten.

Andererseits wurde argumentiert, man dürfe nicht nur – wie die Impact-Studie des Flughafens – von der Wirtschaft reden, sondern müsse auch auf den wichtigen Wirtschafts- und Gesundheitsfaktor «Lebensqualität der Bevölkerung» achten. Die Zustimmung zum Staatsvertrag von 1998 sei an zwei Bedingungen geknüpft gewesen: Erstens muss die Ost-West-Piste gebaut werden; und zweitens sollen die Betriebszeiten jenen der anderen schweizerischen Landesflughäfen, insbesondere Zürich, angepasst werden. Die Petition sei breit abgestützt und werde auch vom Gemeindeverbund massiv unterstützt. Von einem ausgeweiteten Nachtflugverbot wären nur ganz wenige Flüge betroffen. Es gehe aber darüber hinaus auch darum, Türchen zu schliessen, damit nicht noch mehr Firmen in dieses Zeitfenster hinein drängten. Der EuroAirport dürfe nicht zu einer Euro-Frachtdrehscheibe werden, hiess es in den Beratungen.

Die Kommission versteht die Wichtigkeit der Vernetzung und der Nachtflüge für die Logistikbranche. Aber das werde, so die Kommissionsmehrheit, nicht von einer Stunde mehr oder weniger abhängen. Der EAP sei nicht so stark ausgelastet, dass Flüge nach 23 Uhr noch notwendig seien. Wenn sich am Nachtflugregime nichts ändere, bestehe bei jedem neuen Flugplan die Gefahr, dass Fluggesellschaften, die in Zürich nach 22 Uhr nicht mehr landen dürfen, nach Basel ziehen.

Die Kommission anerkennt, dass der Regierungsrat nicht untätig gewesen sei und immerhin die Einführung von Lenkungsmaßnahmen erwirkt habe. Diese fangen nun allmählich an zu greifen und tragen möglicherweise zur Entschärfung der Situation bei.

Würde die Motion [2008/091](#) stehen gelassen, müsste der Regierungsrat die Forderung nochmals mit Nachdruck in den EAP-Verwaltungsrat einbringen, wurde argumentiert; dort habe Baselland immerhin direkten Einfluss. Die Petition würde diese Forderung unterstützen und verstärken,

denn 8'000 Unterschriften seien sehr viel. Solche Signale müssen nach Überzeugung der Kommission seitens des Flughafens sorgfältig beachtet werden und können nicht einfach mit dem Hinweis, dass auch andere mitzureden hätten, abgetan werden.

Abschliessend wurde betont, dass niemand, auch nicht die Petent(inn)en, den EAP schliessen wolle und dass niemand etwas gegen den Flugverkehr zwischen 6 und 23 Uhr habe. Aber nachts sei die Lärmbelastung ein echtes Problem. Mit der Überweisung der Petition könne mit Nachdruck darauf hingewiesen werden. Es wurde die Hoffnung geäussert, dass sich auch die baselstädtische Regierung für die Baselbieter Forderungen nach längerer Nachtruhe einsetzen werde.

---

## 3. Antrag an den Landrat

://: Die Petitionskommission beantragt dem Landrat

1. einstimmig, die Petition «Gleiche Nachtflugsperrung in Basel wie in Zürich» zur Kenntnis zu nehmen und dem Regierungsrat zu überweisen.
2. mit 4:3 Stimmen, die Motion [2008/091](#) nicht abzuschreiben.

Aesch, 24. Juni 2011

Für die Petitionskommission:  
Christa Oestreich, Vizepräsidentin

---

**Beilage:**  
Unterschriftenbogen



**SCHUTZ  
VERBAND**

DER BEVÖLKERUNG  
UM DEN FLUGHAFEN  
BASEL-MÜLHAUSEN

## **Petition an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft „Gleiche Nachtflugsperrung in Basel wie in Zürich“**

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 29. Juli 2010 gilt in Zürich eine Nachtruhe von 23:00 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-Landschaft 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

<b>Name/Vorname</b>	<b>Strasse</b>	<b>PLZ/Ort</b>	<b>Unterschrift</b>

Jede Person kann diese Petition unterschreiben, unabhängig vom Alter, Wohnort und Nationalität.  
Auch nicht vollständig ausgefüllte Bogen sind willkommen!

Weitere Unterschriftenbogen finden Sie unter [www.allschwil-leben.ch](http://www.allschwil-leben.ch) und unter [www.schutzverband.ch](http://www.schutzverband.ch)

Absender:

Bitte  
frankieren

**Schutzverband der Bevölkerung  
um den Flughafen Basel-Mülhausen  
Geschäftsstelle  
Höhenweg 47  
4102 Binningen**