



2006/083

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

---

## Vorlage an den Landrat

vom 28. März 2006

### betreffend Beantwortung von parlamentarischen Vorstössen zum ILS 34

#### 1. Einleitung

Zum geplanten Instrumenten-Landesystem auf Piste 34 am Flughafen Basel-Mulhouse (EuroAirport, EAP) wurden drei parlamentarische Vorstösse eingereicht:

**a) Postulat von Madeleine Göschke: Beschränkung der Tiefflüge über das Birs- und das Leimental nach Einführung des Instrumentenlandesystems Süd (Geschäftsnummer 2005/129; überwiesen am 16. Februar 2006)**

*Aktualisierung unserer gleichnamigen Motion Nr. 2003/018 vom 23.1.2003*

*Zurzeit findet die Vernehmlassung zum ILS Süd statt und spätestens 2007 soll es betriebsbereit sein. Die neue Flugstrasse bedeutet eine beträchtliche Lärm- und Risikobelastung für grosse und dicht besiedelte Gebiete unseres Kantons.*

#### **Der Fluglärm**

*Der fächerförmige Anflug über den Jura verlärmst das wichtigste Naherholungsgebiet der Nordwestschweiz. Nach dem Eindrehpunkt 530m über dem geplanten Naturpark Passwang führt der Richtstrahl des ILS über Aesch, Reinach, Bottmingen (Kantonsspital), Binningen und Neuallschwil. Rund 150'000 Menschen werden neu belastet.*

*Laut Informationsschrift des Flughafen EAP wird der Überfluglärm schon 8 km vor der Landeschwelle, also in Bottmingen, 72 bis 79 Dezibel L(A) max betragen. Weil die Flughöhe über Grund in Bottmingen 498 m, über dem Binninger Westplateaurand aber nur 294m betragen wird, sind Lärmspitzen von 80 und mehr dB in Binningen und Neuallschwil unvermeidlich.*

*Solche Schallspitzen sind schon am Tag eine massive Störung, noch mehr in der Nacht, besonders im Sommer bei offenen Fenstern - der EAP will ja das ILS vorwiegend im Sommerhalbjahr einsetzen.*

*Schon mit 75 dB ist der vom EAP vorausgesagte Lärm für das menschliche Ohr dreimal lauter als der nächtliche Grenzwert der WHO von 45 dB.*

Tiefschlaf ist schon ab 50 dB kaum möglich, die Aufwachgrenze beträgt 60 dB, und 80 dB reissen nun wirklich jede und jeden aus dem Schlaf. Die Wirkung solcher Lärmpegel auf Stresshormone, Puls und Blutdruck mit ihren gesundheitlichen Folgen ist bekannt.

### **Die Sicherheit**

Der geplante Gleitwinkel von 3,5° ist wesentlich weniger sicher als der übliche von 3° (Jakob Seitz, ehem. Obmann der Swissairpiloten).

Neu werden rund 50'000 Menschen überflogen, 80 % der Flugzeugabstürze ereignen sich im Ab- und Anflugbereich - mit und ohne ILS.

Laut einer früheren Aussage des EAP beeinträchtigt die jetzt überraschend geplante Verkürzung der Piste auf 2780m die Landesicherheit von Embraemaschinen, weil sie keine Schubumkehr besitzen.

Gemäss Schreiben von UVEK und ICAO vom 26.4.05 ist die angeblich grössere Sicherheit des ILS gegenüber Sichtlandungen durch keine Statistik belegt.

### **Der Regierungsrat wird aufgefordert sich für folgende flankierende Massnahmen einzusetzen:**

- Der prozentuale Anteil der Südlandungen darf nicht grösser als 4 % aller Landungen sein, was den meteorologischen Verhältnissen und dem Landeregime der Jahre 1985 bis 1998 entspricht.
- Die Umschaltung auf Südlandungen soll erst ab einer Nordwindkomponente von 10 Knoten erfolgen (analog zu andern Flughäfen).
- Sofortige Nachtflugsperrung über Schweizer Hoheitsgebiet von 23 bis 06 Uhr, wie vom Bundesrat kürzlich für Kloten verfügt, mittelfristig von 22 bis 05 Uhr, wie von der Mehrheit des Landrats mehrfach gefordert.
- Flankierende Massnahmen sind mit Frankreich vertraglich abzusichern.

### **b) Postulat von Agathe Schuler: Projekt ILS 34 (Geschäftsnummer 2005/131; überwiesen am 16. Februar 2006)**

Das Projekt ILS 34 (Instrumentenlandesystem) wird dem Baselbiet, insbesondere den Gemeinden unter der Anfluglinie von Neuallschwil bis Passwang, erhebliche, neue Lärmbelastungen bringen. 62'000 Personen (48'000 mehr als bisher) sind davon betroffen. Es handelt sich also um dicht besiedeltes Gebiet im Gegensatz zum Anflug via ILS 16 (Nordanflug), der weitgehend über spärlich besiedeltes Gebiet geht. Es ist nicht sinnvoll, mehr als nötig dicht besiedeltes Gebiet zu überfliegen.

Es ist geplant, dass bis zu 12 % der Anflüge mit dem ILS (Instrumentenlandesystem) wie auf einer Autobahn auf die Piste 34 geführt werden. Dies ist viel mehr als meteorologisch notwendig ist. In den Jahren 1993 bis 1998 betrug der Anteil der Südanflüge 1,8 % bis 4 %. Mehr war meteorologisch nicht notwendig. Dies deckt sich mit den Süd- und Westanflügen in Zürich Kloten. Auch dort waren zwischen 1994 und 2001 nur zwischen 1,9% und 4,1% notwendig (später wurden es mehr aufgrund des Drucks aus Süddeutschland).

### **Der Regierungsrat wird daher ersucht und aufgefordert**

- **darauf einzuwirken, dass die zuständigen Instanzen den oben erwähnten Gegebenheiten Rechnung tragen und dass die Lebensqualität der Anwohnerschaft unter der Anfluglinie nicht unnötig verschlechtert wird,**
- **sich im laufenden Konsultationsverfahren bei der DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) resp. beim Flughafen Basel-Mulhouse dafür einzusetzen, dass die Südanflüge nach Einführung des ILS 34 maximal 4% betragen,**
- **bei den Flughafenbetreibern durchzusetzen, dass Südanflüge nur dann zugelassen werden, wenn dies meteorologisch-flugtechnisch einer absoluten Notwendigkeit entspricht.**

### **c) Interpellation von Madeleine Göschke: Instrumentenlandesystem Süd - wie weiter? (eingereicht am 26. Januar 2006; Geschäftsnummer 2006/030)**

Die Regierungen beider Basel machten in ihrer gemeinsamen Stellungnahme vom September 2005 klar, dass sie das Instrumentenlandesystem Süd (ILS Süd) nur unter restriktiven Bedingungen befürworten. Die Regierungen forderten ausdrücklich, dass nur bei Nordwind von 10 und mehr Knoten von Süden gelandet werden darf und dass die Südlandungen 8% aller Landungen nicht übersteigen dürfen.

Nun hält die französische Luftfahrtbehörde (DGAC) in ihrer Antwort nicht nur an einer Quote von 10% Südlandungen fest, sondern auch an der 5-Knotenregelung, was fünf Mal mehr Südlandungen erlauben würde.

Ich bitte den Regierungsrat folgende Frage schriftlich zu beantworten:

**Wie gedenkt die Regierung die klaren Forderungen von Kantonen, Gemeinden und Organisationen zur Einführung des ILS Süd durchzusetzen: Südlandungen erst ab 10 Knoten Nordwind und Begrenzung auf höchstens 8% aller Landungen?**

## **2. Haltung des Regierungsrates**

### **a) Grundsatz**

Die grundsätzliche Haltung der Regierung zum Projekt Instrumenten-Landesystem auf Piste 34 (ILS 34) war und ist, dass sie das ILS 34 als Ersatz für das bisher zur Anwendung kommende Sichtanflugverfahren für Landungen aus Richtung Süden betrachtet. Das ILS 34 darf also nur dann zur Anwendung kommen, wenn dies aus meteorologischen Gründen zwingend erforderlich ist. Dies ist vor allem bei starkem Nordwind der Fall, wenn Landungen aus Norden auf die Piste 16 aus Sicherheitsgründen nicht mehr möglich sind. Diese Haltung hat der Regierungsrat in seinen verschiedenen Stellungnahmen zum ILS 34 immer wieder zum Ausdruck gebracht. So hat er auch die Empfehlung der französischen Fluglärmskontrollinstanz ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) im Dezember 2001 zur Installation des ILS 34 nur im genannten Rahmen akzeptiert. In seinem Schreiben vom 1. September 2005 an Frankreich zum Projekt der französischen Flugsicherung (Direction Générale de l'Aviation Civile, DGAC) hat er deshalb verlangt, dass die vorgesehene Vereinbarung zwischen DGAC und Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zur Nutzung des ILS 34 entsprechend ausgelegt wird.

Die verschiedenen Vorstösse des Regierungsrats während der Vorverhandlungen zur Konkretisierung des ILS 34 haben wesentlich dazu beigetragen, dass das BAZL von Frankreich den Abschluss einer bilateralen Nutzungsvereinbarung auch unter Berücksichtigung der Umweltaspekte verlangt hat.

### **b) Unterzeichnung der Vereinbarung über die Benutzungsbedingungen**

Mittlerweile wurde die Vereinbarung über die Benutzungsbedingungen des ILS 34 von den Direktoren der Zivilluftfahrtbehörden Frankreichs und der Schweiz unterzeichnet. Der Regierungsrat ist von dieser Vereinbarung insofern befriedigt, da nun schriftlich festgehalten wird, dass von Süden nur bei zwingenden meteorologischen Bedingungen gelandet wird. Damit wird die zentrale Forderung des Regierungsrates erfüllt. Weil sich die Bedingungen für Südlandungen im Vergleich zu heute nicht ändern, wird sich der Anteil der Südlandungen gemäss den Aussagen der beiden Zivilluftfahrtbehörden aufgrund der Einführung des ILS 34 nicht erhöhen.

### **c) Regelung der Windkomponenten**

Unter Berücksichtigung der Verkehrssituation sind für die Pistenwahl die Wetter- und insbesondere die Windverhältnisse massgebend. Diesbezüglich hat der Regierungsrat bei verschiedenen Gelegenheiten und speziell in seiner Stellungnahme vom 1. September 2005 an Frankreich zum Projekt ILS 34 seine Argumente aufgeführt, dass für den Pistenwechsel der Wert von 10 Knoten Rückenwindkomponente (RWK) massgebend sein soll. Ebenso hat er in den Verhandlungen mit dem BAZL diesen Punkt mehrfach mit Nachdruck hervorgehoben.

Im Rahmen dieser Verhandlungen hat Frankreich mit Verweis auf die Empfehlungen der Internationalen Luftfahrtorganisation ICAO und auf die international üblichen Regelungen von Anfang darauf bestanden, für das ILS 34 von einem Wert von 5 Knoten RWK auszugehen. Dieser gemittelte Windwert umfasst auch mögliche Böenspitzen von bis zu 10 Knoten. Damit kann die flugtechnisch erforderliche Sicherheit gewährleistet werden. Da das ILS 34 für die französische Flugsicherung in erster Linie der Sicherheitsverbesserung dient, besteht hier für den Regierungsrat kein Handlungsspielraum. Das Anliegen der Schweiz, eine möglichst restriktive Nutzung des ILS 34 zu gewährleisten, ist von der Flugsicherung jedoch grundsätzlich anerkannt worden.

Die nun in der Benutzungsvereinbarung festgelegte Regelung zur RWK kann der Regierungsrat akzeptieren, insbesondere weil sie internationale Sicherheitsbestimmungen umsetzt.

### **d) Weitere Regelungen der Benutzungsvereinbarung**

Auch den übrigen Bestimmungen der Benutzungsvereinbarung kann die Regierung insgesamt zustimmen. Die von ihr geforderten Verbesserungen wurden grösstenteils umgesetzt: Die veränderte Ausgestaltung des Verfahrens zur Überprüfung der Nutzung der Piste 34 entspricht nun besser der Forderung, dass die Piste 34 nur dann verwendet wird, wenn es aus meteorologischen Gründen zwingend erforderlich ist. Übersteigt der Südlandeanteil im Jahresmittel den Wert von 8%, legen die Luftfahrtbehörden der Schweiz und Frankreichs eine vertiefte Analyse der Ursachen vor. Übersteigt der Anteil den Wert von 10%, beraten die beiden Behörden über korrigierende Massnahmen. Zwar hätte die Regierung eine Interventionsschwelle von 8% begrüsst. Sie ist aber mit dem vorgesehenen zweistufigen Verfahren einverstanden, zumal zu Beginn der Verhandlungen eine Überschreitung von 12% Südlandungen in zwei aufeinander folgenden Jahren vorgeschlagen wurde.

Erfüllt wurde auch die Forderung der Regierung, die Versetzung der Pistenschwelle nach Norden in die Benutzungsvereinbarung aufzunehmen. Die Versetzung der Pistenschwelle bewirkt einen deutlich höheren Überflug und somit eine Lärmentlastung. Ebenso begrüssenswert ist, dass die Pistenwahl mit Hilfe eines computergestützten Systems objektiviert und transparent dargestellt wird. Schliesslich wurde schriftlich vereinbart, dass das tiefere Anflugverfahren über den Jurahöhen nur dann zur Anwendung kommt, wenn eine Radar- oder Kommunikationspanne vorliegt<sup>1</sup>.

### **e) Regierung akzeptiert Verhandlungsergebnis**

Insgesamt ist die Regierung der Auffassung, dass die Nutzungsvereinbarung zwischen DGAC und BAZL das Anliegen, eine möglichst restriktive Nutzung des ILS 34 zu gewährleisten, anerkennt. Auf Basis der festgelegten Kontroll- und Informationsmechanismen wird es möglich sein, die Entwicklung eng zu verfolgen und im gegebenen Fall bei den französischen Stellen oder beim Bund zu intervenieren. Die nun festgelegte Nutzungsvereinbarung ist durchaus als Verhandlungserfolg zu werten, der auch durch die Unterstützung des BAZL ermöglicht wurde.

### **3. Zusammenfassung der wichtigsten Angaben zum ILS 34**

Für die Beantwortung der Vorstösse werden nachfolgend die wichtigsten Projektangaben zusammenfassend dargestellt:

- Sicherheitsverbesserung: Ein ILS erhöht die Sicherheit für Passagiere, Besatzung und Bevölkerung, da eine instrumentenunterstützte Landung die Piloten bei der Landung erheblich entlastet. Diese Sicherheitsverbesserung ist unbestritten.
- Standard für Flughäfen dieser Grössenordnung: Alle Flughäfen in vergleichbarer Grösse in Frankreich, Deutschland und der Schweiz verfügen für die Sekundärlandepiste über ein ILS.
- Wetter- bzw. Windverhältnisse für die Pistenwahl massgebend: Massgebend für die Pistenwahl sind primär die Wetter- und Windverhältnisse: Grundsätzlich sollte immer gegen den Wind gelandet werden. Gemäss internationalen Richtlinien kann davon abgewichen werden, wenn Umweltfaktoren berücksichtigt werden müssen (wie beim ILS 34), aber nur solange eine Rückenwindkomponente von 10 Knoten nicht überschritten wird. Zu beachten ist ebenfalls, dass bei hoher Verkehrsdichte eine Pistendrehung zu risikoreich ist.
- Aufsetzpunkt verschoben: Der Aufsetzpunkt für Südlandungen ist um 1'120 m nach Norden verlegt. Dadurch wird der Überflug erhöht, was auch positive Auswirkungen auf die Lärmbelastung hat.
- Der Gleitwinkel beträgt 3.5°: Der Gleitwinkel wurde 0.5° höher als üblich angesetzt. Dies vergrössert ebenfalls die Überflughöhe.
- Installation eines ILS der Kategorie 1: Das für Nordlandungen installierte ILS der Kategorie 3 ermöglicht Landungen bei fast allen Sicheverhältnissen. Von Süden wird hingegen ein ILS der Kategorie 1 eingerichtet. Dieses erfordert deutlich bessere Sicheverhältnisse. Diese Tatsache veranschaulicht, dass weiterhin die Absicht besteht, hauptsächlich von Norden zu landen.

---

<sup>1</sup> Beim radargeführten Verfahren erfolgt das Eindrehen auf Pistenachse (Raum Balsthal) auf einer Mindesthöhe von 1890 m.ü.M. Beim nur in Ausnahmefällen angewandten „Standardverfahren“ wird hingegen auf mindestens 1730 m.ü.M. eingedreht.

- Keine Verschiebung der Lärmgrenzwerte: Die Lärmgrenzwerte nach schweizerischer Lärm-schutzverordnung verschieben sich nicht. Das Projektdossier weist sogar eine minimale Verbes-  
serung aus. Demnach werden die Immissionsgrenzwerte in der Schweiz nicht überschritten. Al-  
lerdings fehlt ein Lärmkataster, der die Lärmgrenzwerte offiziell ausweist.
- Insgesamt weniger Personen stark betroffen: Die Anzahl der Personen, die unter 1000 m.ü.M.  
überflogen werden, reduziert sich insgesamt von 31'000 auf 25'000. In der Schweiz erhöht sich  
jedoch die Zahl der unter 1000 m.ü.M. überflogen Personen von 19'000 auf 24'000 (gerundete Zah-  
len).
- Aber: Zunahme der Personen, die zwischen 1000 und 2000 m.ü.M. überflogen werden: Die Zahl  
der Personen, die zwischen 1000 und 2000 m.ü.M. überflogen werden, erhöht sich von 45'000 auf  
71'000.
- Südlandeanteil in der Nacht gering: Gemäss Ausführungen der DGAC sind in der Nacht wie bisher  
nur sehr wenige nächtliche Südlandungen zu erwarten (in den vergangenen Jahren ca. 1 bis 2 pro  
Woche).
- Ergebnisse der Demonstrationsflüge: Die anlässlich der Demonstrationsflüge vom 8. August 2005  
ausgeführten Lärmmessungen haben in Reinach Spitzenwerte von 72 Dezibel und Binningen 77  
Dezibel ergeben<sup>2</sup>.

## 4. Beantwortung der einzelnen Forderungen

### a) Berücksichtigung der Gegebenheiten

Forderung 1 des Postulats von Agathe Schuler: *Der Regierungsrat wird daher ersucht und aufge-  
fordert, darauf einzuwirken, dass die zuständigen Instanzen den oben erwähnten Gegebenheiten  
Rechnung tragen und dass die Lebensqualität der Anwohnerschaft unter der Anfluglinie nicht unnö-  
tig verschlechtert wird.*

Mit dem neuen Anflugverfahren wird insgesamt eine grössere Bevölkerungszahl von Fluglärm be-  
troffen sein. Dies ist ein gewichtiger Nachteil des ILS 34. Gleichzeitig ist aber zu erwähnen, dass  
bisher am stärksten betroffene Gebiete entlastet werden (im Baselbiet insbesondere Allschwil Dorf  
und der Rosenberg). Insgesamt können aber die Umweltauswirkungen des ILS 34 nicht nur positiv  
bewertet werden.

Diese Nachteile stehen der klaren Sicherheitsverbesserung gegenüber. Die Sicherheitsverbesse-  
rung ist für die positive Bewertung des Projekts ausschlaggebend.

Da aber das Projekt teilweise negative Umweltauswirkungen hat, setzte sich der Regierungsrat  
stark für eine restriktive Benutzung des ILS 34 ein und forderte die Umsetzung einiger flankierender  
Massnahmen.

Wie einleitend erwähnt haben die Verhandlungen mit den beiden Zivilluftfahrtbehörden insgesamt zu  
einem positiven Ergebnis geführt. Der Schutz der Bevölkerung vor unnötiger Lärmbelastung konnte  
durch verschiedene flankierende Massnahmen so weit als möglich erfüllt werden<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Vergleich: Die Lautstärke eines Gesprächs zwischen einigen Personen bewegt sich je nach Intensität zwi-  
schen 60 und 65 Dezibel. Die Messwerte können nicht mit den Mittelwerten über 16 Stunden hinweg für den  
Tag und über eine Stunde hinweg für die Nacht verglichen werden, die bei der Festlegung der Grenzwerte in  
der schweizerischen Lärmschutzverordnung Verwendung finden.

<sup>3</sup> Alle flankierenden Massnahmen sind in Ziffer 4e) aufgeführt.

Der Regierungsrat ist überzeugt, dass die vertraglichen Zusicherungen auch eingehalten werden. Im Rahmen des Beobachtungskonzepts und aufgrund der Analysen zur Pistenbenutzung wird er die Lärm- und Pistenbenutzungsentwicklung ständig weiter verfolgen und gegebenenfalls intervenieren.

Zudem ist die Berichterstattung über die künftige Benutzung des ILS 34 mit den bereits vorhandenen Informationsmitteln und -gremien gewährleistet:

- Die Informationen betreffend Nutzung der Piste 34 werden regelmässig vom Flughafen publiziert.
- Die Quartals- und Jahresberichte des Flughafens geben umfassend über die Umweltauswirkungen Auskunft.
- Die Regierung berichtet dem Landrat basierend auf dem Bericht der Fluglärmkommission über den Stand der Entwicklung.
- Die Umweltabteilung des Flughafens beantwortet Anfragen aus der Bevölkerung. Die Ombudsstelle für Fluglärmklagen kann bei Beanstandungen der Antworten des Flughafens angerufen werden.
- Die Trinationale Umweltkommission sorgt für den Informationsaustausch betreffend Umweltauswirkungen in den drei Ländern unserer Region.

Der Regierungsrat ist daher der Ansicht, dass das Projekt soweit möglich optimiert wurde, und dass genügend Informationsmöglichkeiten bestehen, um die Einhaltung der vertraglichen Vereinbarungen zu überprüfen.

## **b) Forderung nach prozentualer Begrenzung der Südlandungen**

Forderung 1 des Postulats von Madeleine Göschke: *Der prozentuale Anteil der Südlandungen darf nicht grösser als 4% aller Landungen sein, was den meteorologischen Verhältnissen und dem Landeregime der Jahre 1985 bis 1998 entspricht.*

Forderung 2 des Postulats von Agathe Schuler: *Der Regierungsrat wird daher ersucht und aufgefordert, sich im laufenden Konsultationsverfahren bei der DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) resp. beim Flughafen Basel-Mulhouse dafür einzusetzen, dass die Südanflüge nach Einführung des ILS 34 maximal 4% betragen.*

Frage der Interpellation von Madeleine Göschke: *Wie gedenkt die Regierung die klaren Forderungen von Kantonen, Gemeinden und Organisationen zur Einführung des ILS Süd durchzusetzen: (...) Begrenzung auf höchstens 8% aller Landungen?*

In der Überweisungsdebatte zur Motion von Madeleine Göschke „Beschränkung der Tiefflüge über das Birs- und das Leimental nach Einführung des Instrumentenlandesystems Süd“ (Geschäftsnummer 2003/018) hat der Landrat bereits über eine prozentuale Beschränkung der Südlandungen diskutiert und sie richtigerweise abgelehnt<sup>4</sup>. Für die Pistenwahl sind die Wetter- bzw. Windbedingungen unter Berücksichtigung der jeweils aktuellen Verkehrssituation massgebend. Eine prozentuale Benutzungsbegrenzung unabhängig von der Wettersituation würde elementaren Flugregeln widersprechen. An dieser Sachlage hat sich nichts geändert, weshalb der Regierungsrat diese Forderung weiterhin klar ablehnt.

---

<sup>4</sup> Sitzung des Landrates vom 4. September 2003.

Der Südlandeanteil war zwar in den Jahren 1985 bis 1998 stets geringer als 4%. Dieser Benutzungsanteil kann aber nicht als Referenzgrösse für die heutige Situation verwendet werden, da sich seither die relevanten Einflussfaktoren verändert haben; insbesondere die Einführung eines neuen Anflugverfahrens und Veränderungen im Flottenmix.

Seit dem Jahr 2000 bewegt sich der prozentuale Südlandeanteil zwischen 5.3 und 8.3%<sup>5</sup>. Der Regierungsrat hat deshalb die aktuellen Benutzungsanteile als Referenz verwendet und geht davon aus, dass auch künftig ein Südlandeanteil von 8% nur ausnahmsweise überschritten wird. Zu betonen ist dabei, dass dieser Wert einzig zur Festlegung der Interventionsschwelle für das Beobachtungskonzept dient (siehe oben Ziffer 2d) und die maximale Benutzung definiert.

### **c) Südlandungen nur in meteorologisch zwingenden Situationen resp. ab einer Nordwindkomponente von 10 Knoten**

Forderung 2 des Postulats von Madeleine Göschke: *Die Umschaltung auf Südlandungen soll erst ab einer Nordwindkomponente von 10 Knoten erfolgen (analog zu andern Flughäfen).*

Forderung 3 des Postulats von Agathe Schuler: *Der Regierungsrat wird daher ersucht und aufgefordert bei den Flughafenbetreibern durchzusetzen, dass Südanflüge nur dann zugelassen werden, wenn dies meteorologisch-flugtechnisch einer absoluten Notwendigkeit entspricht.*

Frage der Interpellation von Madeleine Göschke: *Wie gedenkt die Regierung die klaren Forderungen von Kantonen, Gemeinden und Organisationen zur Einführung des ILS Süd durchzusetzen: Südlandungen erst ab 10 Knoten Nordwind (...).*

Wie oben dargelegt (siehe Ziffer 2c) hält die DGAC an einer mittleren Rückenwindkomponente von maximal 5 Knoten als Schwelle für die Pistendrehung fest. Dies entspricht der in Frankreich geltenden generellen Empfehlung, die sich auf die Normen der internationalen Zivilluftfahrtsorganisation (ICAO) stützt. Damit wird sichergestellt, dass keine Landungen bei einer Rückenwindkomponente von über 10 Knoten stattfinden.

Die Regierung begrüsst die Umsetzung von international gültigen Sicherheitsstandards am Flughafen Basel-Mulhouse. Die französische Flugsicherung hat in den Verhandlungen überzeugend dargelegt, dass eine Abweichung von diesen Standards nicht zu verantworten ist. Es ist insbesondere einleuchtend, dass eine Rückenwindkomponente von 10 Knoten nicht überschritten werden darf, da Flugzeughersteller sichere Landungen grösstenteils nur bis zu diesem Wert garantieren. Der Regierungsrat sieht hier keinen weiteren Verhandlungsspielraum.

### **d) Nachflugsperr**

Forderung 3 des Postulats von Madeleine Göschke: *Sofortige Nachtflugsperr über Schweizer Hoheitsgebiet von 23 bis 06 Uhr, wie vom Bundesrat kürzlich für Kloten verfügt, mittelfristig von 22 bis 05 Uhr, wie von der Mehrheit des Landrats mehrfach gefordert.*

Betreffend Nachtflugsperr bestehen folgende Vorstösse resp. Landratsbeschlüsse:

- Landratsbeschluss über den Investitionsbeitrag an den Flughafen Basel-Mülhausen (Geschäftsnummer 1998/145), in der Volksabstimmung vom 13. Juni 1999 angenommen;

---

<sup>5</sup> Die jährlichen Schwankungen in diesem Zeitraum sind zumindest teilweise auf die Windrichtung und -stärke zurück zu führen.

- Postulat von Alfred Zimmermann: Strikte Nachtruhe zwischen 22.00 und 06.00 auf dem EuroAirport: Änderung des Staatsvertrags (Geschäftsnummer 2000/187; Landratsvorlage: Geschäftsnummer 2002/334);
- Postulat der Grünen Fraktion: Nachtflugsperrung in Zürich verlangt Nachtflugsperrung in Basel (Geschäftsnummer 2003/039).

Mit dem Landratsbeschluss zum Investitionsbeitrag an den EAP wurde der Regierungsrat beauftragt, sich dafür einzusetzen, dass die Nachtflugregelung am EAP wie bei den anderen Landesflughäfen angewandt wird. Ein Vergleich der Nachtflugregelungen an den Schweizer Landesflughäfen wurde dem Landrat mit der Vorlage zum Postulat von Alfred Zimmermann präsentiert (Geschäftsnummer 2002/334). Der Regierungsrat kam dabei zum Schluss, dass der EAP „im Vergleich mit den beiden anderen Schweizer Landesflughäfen über eine gleichwertige Position verfügt“. Falls aber die Nachtflugsperrung in Zürich und Genf ausgedehnt wird, wird sich die Regierung für eine Annäherung des EAP einsetzen. Diese Position hat auch das BAZL übernommen<sup>6</sup>.

An dieser Situation hat sich nichts geändert. Insbesondere wird in Zürich-Kloten das bisherige Betriebsreglement angewandt.<sup>7</sup> Da die Situation in Zürich-Kloten nicht geklärt ist, besteht für den Regierungsrat zurzeit noch kein Handlungsbedarf. Entsprechend dem vom der Bevölkerung angenommenen Landratsbeschluss zum Investitionsbeitrag an den EAP wird die Regierung die definitiven Entscheide abwarten und nach deren Vorliegen wieder Bericht erstatten, welche Schlüsse sie daraus zieht.

Da bereits genügend Vorstösse zur Nachtflugregelung bestehen und damit die Berichterstattung an den Landrat gewährleistet ist, beantragt der Regierungsrat die Abschreibung dieser Forderung.

#### **e) Vertragliche Absicherung der flankierenden Massnahmen**

Forderung 4 des Postulats von Madeleine Göschke: Flankierende Massnahmen sind mit Frankreich vertraglich abzusichern.

Diese Forderung stimmt mit der Haltung des Regierungsrates überein: In seiner Stellungnahme zum ILS 34 vom 1. September 2005 hat er ausdrücklich gefordert, dass alle wichtigen flankierenden Massnahmen vertraglich festzulegen sind. Diesen Forderungen sind die beiden Zivilluftfahrtbehörden nachgekommen. In der Vereinbarung über die Benutzungsbedingungen wird diesbezüglich festgehalten:

- Die Piste 16 bleibt die Hauptlandepiste. Südlandungen finden nur aus Sicherheitsgründen bei zwingenden meteorologischen Bedingungen statt.
- Die Rückkehr auf Nordlandungen wird umgesetzt, sobald die dafür massgebenden Voraussetzungen erfüllt sind.
- Die Pistenwahl wird durch die Anwendung einer Software objektiviert.
- Die Pistenschwelle für Südlandungen wird um 1'120 Meter nach Norden versetzt.
- Das Beobachtungskonzept zur Beurteilung der Umweltauswirkungen und die regelmässige Veröffentlichung der relevanten Daten werden schriftlich festgehalten.

<sup>6</sup> Medienmitteilung des BAZL zum ILS 34 vom 8. September 2005: „Vom Verwaltungsrat des Flughafens wird das BAZL schliesslich verlangen, die geltende Nachtflugregelung zu überprüfen.“

<sup>7</sup> Gegen das neue und vom BAZL verfügte Betriebsreglement für den Flughafen Zürich-Kloten wurde Beschwerde erhoben. Deshalb ist in Zürich-Kloten immer noch die bisherige Nachtflugregelung in Kraft.

- Das niedrigere Verfahren beim Eindrehen auf die Pistenachse wird nur bei technischen Problemen angewandt.

Mit diesen Bestimmungen wurde die Benutzungsvereinbarung wesentlich verbessert und damit diese Forderung erfüllt.

## **5. Antrag**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Postulat von Madeleine Göschke „Beschränkung der Tiefflüge über das Birs- und das Leimental nach Einführung des Instrumentenlandesystems Süd“ (Geschäftsnummer 2005/129) und das Postulat von Agathe Schuler „Projekt ILS 34“ (Geschäftsnummer 2005/131) als erfüllt abzuschreiben.

Liestal, 28. März 2006

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

Die Präsidentin: Schneider-Kenel

Der Landschreiber: Mundschin