# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Staatskanzlei
Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel. +41 (0)61 267 85 62
Fax +41 (0)61 267 85 72
E-Mail staatskanzlei@bs.ch
Internet www.bs.ch

Monsieur le Préfet
Michel Guillot
Préfecture du Haut-Rhin
7, rue Bruat
BP 10489
F-68020 Colmar Cedex

Basel, 30. August 2005

Regierungsratsbeschluss
vom 30. August 2005

**Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt zum Projekt ILS 34 am Flughafen Basel-Mulhouse**

Monsieur le Préfet

Mit Schreiben vom 5. April 2005 haben Sie uns das von der Direction générale de l'aviation civile française (DGAC) in Konsultation mit dem Schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) erarbeitete Vernehmlassungsdossier zum geplanten Instrumentenlandesystem für die Piste 34 (ILS 34) am Flughafen Basel-Mulhouse zugestellt und uns eingeladen, zu diesem Projekt Stellung zu nehmen. Für diese Möglichkeit danken wir Ihnen bestens. Gerne möchten wir uns wie folgt äussern.

Vorab sei betont, dass wir die Verfahrensausgestaltung durch die beiden Zivilluftfahrtbehörden sehr begrüssen. Sie haben ein Verfahren festgelegt, das der vom ILS 34 betroffenen Schweizer Bevölkerung die Möglichkeit zur Stellungnahme und zur Beschwerde gibt. Das schweizerische Recht sieht für alle wesentlichen Änderungen im Betrieb eines Flughafens volle Anhörungs- und Beschwerdemöglichkeiten vor. Die Wahrung dieser Rechte auch im Falle des vorliegenden grenzüberschreitenden Projekts ist eine weitere wichtige Leistung zur Wahrung und Förderung der Verständigung in unserer trinationalen Region. Wir erachten dies als besondere Geste mit hohem Stellenwert für die gute Zusammenarbeit im Rahmen der binationalen Strukturen des Flughafens Basel-Mulhouse. Den beiden Zivilluftfahrtbehörden danken wir für ihre erfolgreichen Bemühungen, die Bevölkerung beidseits der Grenzen gleich zu behandeln.

In gleicher Weise danken wir auch für die ausführliche und instruktive Informationskampagne der beiden Zivilluftfahrtbehörden. Das Vernehmlassungsdossier, das die Projektgründe und Projektauswirkungen umfassend und transparent darstellt, erachten wir als sehr gute Grundlage für das Anhörungsverfahren und die Erarbeitung unserer Stellungnahme.

Unsere Stellungnahme integriert die Ergebnisse des in unserem Kanton durchgeführten Anhörungsverfahrens. In Abstimmung mit dem BAZL sowie den Kantonen Basel-Landschaft, Solothurn, Jura und Bern wurde das Vernehmlassungsdossier vom 9. April bis 13. Mai 2005 öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen und Organisationen konnten in diesem Zeitraum ihre Stellungnahme an den Kanton abgeben. Die Statistik der an uns gerichteten Antworten sowie eine Zusammenfassung der vorgebrachten Argumente finden Sie in der Beilage zu diesem Schreiben. Ebenso erhalten Sie die Originale aller eingegangenen Stellungnahmen.

Die Vernehmlassungsfrist haben wir zudem genutzt, um das Vernehmlassungsdossier in Zusammenarbeit mit dem BAZL und den anderen beteiligten Kantonen eingehend zu prüfen. Die verwaltungsinternen Fachstellen unseres Kantons wurden gesondert zur Stellungnahme eingeladen.

Unsere Stellungnahme berücksichtigt schliesslich auch die Stellungnahme der Fluglärmkommission der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Die Fluglärmkommission wurde als beratende Kommission der beiden Regierungen fortlaufend über den Stand der Arbeiten am Projekt ILS 34 informiert. Sie hat an einer Sondersitzung am 4. Mai 2005 ihre Position festgelegt.

In der Sache möchten wir folgende Anmerkungen machen:

## 1. Grundsätzliche Haltung

Die Regierung des Kantons Basel-Stadt unterstützt grundsätzlich die Installation des ILS 34. Ausschlaggebend dafür ist die damit ermöglichte Verbesserung der Flugsicherheit. Diese Sicherheitsverbesserung gelingt aber nur bei Einhaltung bestimmter Bedingungen. Unsere Unterstützung des Projekts setzt insbesondere voraus, dass das ILS 34 nur zum Ersatz der heute im Sichtanflugverfahren erfolgenden Landungen (Manœvre à vue imposé, MVI) von Süden bei starkem Nordwind dient und im Vergleich zur heutigen Situation nicht zu einer Erhöhung des Südlandeanteils führt.

Diese Haltung haben wir bereits im Zusammenhang mit den im Dezember 2001 von der ACNUSA vorgelegten Empfehlungen für den Flughafen Basel-Mulhouse dargelegt und uns gestützt darauf mit den Massnahmen zur Verringerung der Anzahl Abflüge zum Punkt ELBEG einverstanden erklärt. So haben wir insbesondere der Einführung des neuen, direkten Süd-Abflugverfahrens zum Punkt BASUD („BASUD direkt“) zugestimmt. Unser Interesse ist, dass das im Dezember 2001 geschaffene Gleichgewicht nicht im Zuge des effektiven Betriebs des ILS 34 wieder aufgehoben wird.

## 2. Lärmauswirkungen

Generell sind wir weiterhin der Meinung, dass für die Festlegung der An- und Abflugverfahren am Flughafen Basel-Mulhouse – unabhängig der Landesgrenzen – die Zahl der betroffenen Personen eine massgebende Rolle spielen muss.

Wir begrüssen es daher, dass das ILS 34, das einen der am dichtesten besiedelten Sektoren im Einzugsgebiet des Flughafens Basel-Mulhouse betrifft, in seiner technischen Konfiguration im Hinblick auf die Lärmwirkungen optimiert wurde. Dies vor allem durch die Versetzung des Aufsetzpunktes um 1'120 Meter nach Norden. Aufgrund der Bedeutung dieser Massnahme soll die Versetzung der Pistenschwelle als Benutzungsbedingung zwischen den Zivilluftfahrtbehörden schriftlich vereinbart werden. Gemäss Vernehmlassungsdossier werden beim Betrieb des ILS 34 kurz- und mittelfristig keine gesetzlich relevanten Belastungsgrenzwerte überschritten. Es lässt sich gar eine leichte Entlastung der bisher am stärksten von Fluglärm betroffenen Bevölkerung feststellen. So sinkt die Zahl der in Höhen unter 1'000 m ü.M. überflogenen Personen auf total rund 23'000 statt heute rund 31'000. Unter diesem Blickwinkel trägt das Projekt zu einer ausgewogeneren Situation bei.

Allerdings ist auch festzuhalten, dass die Zahl der zwischen 1'000 und 2'000 m ü.M. überflogenen Personen von bisher ca. 14'000 auf ca. 48'000 stark ansteigt. Das ILS 34 führt damit insgesamt zu einer wesentlichen Erhöhung der Zahl überflogener Personen – insbesondere im Kanton Basel-Landschaft. Wir können daher das ILS 34 unter Lärmgesichtspunkten nicht vollends als positiv bewertet. Die definitive Festlegung der Nutzungsbedingungen des ILS 34 muss diesem Aspekt Rechnung zu tragen und sicherstellen, dass eine überproportionale Belastung des dichtbesiedelten ILS 34-Anflugkorridors vermieden wird.

## 3. Sicherheit

Wie erwähnt, unterstützen wir das ILS 34 vor allem wegen der Vorteile für die Flugsicherheit. Die diesbezüglichen Darlegungen und Begründungen im Vernehmlassungsdossier sind für uns plausibel und nachvollziehbar. Es steht ausser Frage, dass das ILS 34 als Standardsystem für einen modernen Verkehrsflughafen von der Grösse des Flughafens Basel-Mulhouse angesehen werden muss und sowohl für Piloten als auch für die Flugsicherung klar erkennbare operationelle Verbesserungen bedeutet. So weist auch die im Auftrag der beiden Kantonsparlamente von Basel-Landschaft und Basel-Stadt erstellte Risikoanalyse darauf hin, dass das ILS 34 einen „wertvollen Beitrag zur Verkehrssicherheit“ leisten würde.

Diesen Sicherheitserwägungen klar widersprechen würde aber eine weitere gleichzeitige oder temporäre Zulassung des bisherigen Sichtanflugverfahrens für Landungen von Süden (MVI). Wir gehen daher davon aus, dass dieses Verfahren vollständig aufgehoben wird.

## 4. Benützungsbedingungen

In der Gesamtbilanz wird sowohl die Optimierung des ILS 34 in Bezug auf die Lärmauswirkungen als auch die mögliche Sicherheitsverbesserung nur erreicht, wenn sichergestellt ist, dass das ILS 34 im Vergleich zur heutigen Situation nicht zu einer Erhöhung des Südlandeanteils führt. Das ILS 34 darf daher ausschliesslich dann Anwendung finden, wenn dies die meteorologischen Gegebenheiten, insbesondere die Windsituation, zwingend erfordern.

In dieser Hinsicht begrüssen wir sehr die Bereitschaft der Zivilluftfahrtbehörden, die Benützungsbedingungen des ILS 34 in einer Vereinbarung schriftlich zu regeln. Die Unterzeichnung durch die Direktoren der Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA) und

des BAZL sehen wir als eine Möglichkeit. Der Bedeutung der Thematik für angemessener halten wir jedoch eine Unterzeichnung durch die Verkehrsminister Frankreichs und der Schweiz und ersuchen Sie deswegen, dieses vorzusehen. Wir weisen hier auch darauf hin, dass in den Stellungnahmen der Organisationen zum Schutz der Flughafenanwohner eine staatsvertragliche Festlegung gefordert wird. Wir begrüssen im Weiteren, dass die Piste 16 in der Vereinbarung nochmals ausdrücklich als Hauptlandepiste bezeichnet wird und dass ein Verfahren zur Beobachtung der Nutzung des ILS 34 vorgesehen werden soll.

Was die inhaltliche Festlegung der Benutzungsbedingungen anbetrifft, müssen wir feststellen, dass uns die Argumentation des Vernehmlassungsdossiers in Bezug auf den Wert von durchschnittlich 5 Knoten Rückenwind von Nord als massgebende Schwelle für die Drehung des Pistensystems respektive die Aktivierung des ILS 34 nicht überzeugt. Mit der entsprechenden Fixierung in der Vereinbarung zwischen der DSNA und dem BAZL sind wir nicht einverstanden.

Nach unseren Abklärungen könnte die Pistendrehung auch später, d.h. bei Vorliegen eines höheren Mittelwindwertes erfolgen, ohne dass von einer Sicherheitseinbusse ausgegangen werden muss. Richtig ist, dass die Flugzeughersteller sichere Landungen grösstenteils nur bis zu einer Rückenwindkomponente von 10 Knoten garantieren. Deshalb darf dieser Wert in aller Regel nicht überschritten werden. Nicht belegt ist der Einbezug der Böenspitzen zur Rückenwindkomponente. Für zumindest einige Fluggesellschaften ist der Mittel- und nicht der Maximalwind massgebend. Zudem kann grundsätzlich festgehalten werden, dass Böen nicht bei allen Windsituationen auftreten. Deshalb ist entgegen den Aussagen im Vernehmlassungsdossier nicht davon auszugehen, dass maximale Windwerte von 10 Knoten generell bei einem Mittelwind von 5 Knoten vorkommen. Wir fordern daher, dass bei der Konkretisierung der relevanten Windwerte die am Flughafen Basel-Mulhouse tätigen Fluggesellschaften einbezogen werden. Sollte für die am Flughafen Basel-Mulhouse tätigen Fluggesellschaften der Mittelwind massgebend sein, muss festgelegt werden, dass die Pistendrehung erst bei einer Rückenwindkomponente von 10 Knoten erfolgen darf. Sollte für die Fluggesellschaften der Maximalwind massgebend sein fordern wir, dass die Pistendrehung nicht generell bei einem Mittelwind von 5 Knoten erfolgt, sondern bei einem Maximalwind von 10 Knoten.

Restriktivere Konditionen müssen – ebenfalls aufgrund der Vorschriften der meisten Flugzeughersteller – bei kontaminierter Piste gelten. Es ist zudem einleuchtend, dass ein Pistenwechsel bei hohem Verkehrsaufkommen Gefahrensituationen auslösen kann und daher dann vermieden werden sollte. Beim Entscheid zum Einleiten des Pistenwechsels sind deshalb das aktuelle und erwartete Verkehrsaufkommen sowie die vorherrschenden wie auch prognostizierten Wetterverhältnisse zu berücksichtigen. Nicht nachvollziehen können wir jedoch, warum Pistenwechsel grundsätzlich vermieden werden sollen, da ja ein Pistenwechsel ohne Sicherheitsrisiko möglich ist, sobald die relevanten Konditionen erfüllt sind. Aus diesem Grund sind wir der Ansicht, dass die Regelung über die Pistenbenutzungsbedingungen zu ergänzen ist. Wir schlagen die Aufnahme einer Formulierung in folgendem Sinn vor: „*Sobald und solange die massgebenden Konditionen (aktuelles und prognostiziertes Wetter und Verkehrsaufkommen) für Landungen auf Piste 16 erfüllt sind, muss sie als Landepiste benutzt werden*“. Damit wäre auch präzisiert, ab wann wieder auf das präferentielle Nordlandeverfahren zurückgewechselt wird.

Insgesamt stellen wir in den Regelungen des Entwurfs der Vereinbarung über die Nutzungsbedingungen des ILS 34 einen Spielraum fest, der nach unserer Auffassung zur Gewährleistung der Sicherheitserfordernisse nicht notwendig ist. Wir sehen uns darin auch dadurch bestätigt, dass der Anteil der Südanflüge im langjährigen Durchschnitt – und mit derzeit rund 7% auch aktuell – klar unter den im Vereinbarungsentwurf und im Vernehmlassungsdossier genannten 12% liegt. Es ist nicht davon auszugehen, dass der seit Ende der neunziger Jahre, nach Einführung des heutigen MVI erfolgte Anstieg der Südlandequote nur mit dem Vorliegen ungünstiger Nordwindbedingungen erklärt werden kann. Insofern ist aber auch die für das ILS 34 unterstellte Quote von 12% aufgrund der am Flughafen Basel-Mulhouse effektiv feststellbaren Windsituation nicht realistisch. Es ist davon auszugehen, dass der Anteil an Südlandungen 8% nur ausnahmsweise überschreiten wird. Wir fordern die beiden Zivilluftfahrtbehörden daher dazu auf, dies in der Vereinbarung über die Benützungsbedingungen des ILS 34 entsprechend zu berücksichtigen.

Ein für die Anwohnerschaft des Flughafens Basel-Mulhouse wichtiges und auch von der Bevölkerung unseres Kantons in den Stellungnahmen zum ILS 34 hervorgehobenes Thema ist schliesslich der Schutz vor Fluglärm in der Nacht. Es ist davon auszugehen, dass das ILS 34 als Präzisionsanflugverfahren grundsätzlich mehr nächtliche Südlandungen erlaubt als das heutige MVI. Auch wenn die Anzahl der Landungen auf der Piste 34 in der Nacht insgesamt innerhalb der fixierten Quote liegt, würde dies – aufgrund der grösseren Schutzbedürfnisse – eine deutlich höhere Belastung der betroffenen Bevölkerung bedeuten. Es ist für uns daher erforderlich, dass die Zahl der Südlandungen in den Nachtzeiten möglichst klein gehalten wird. Wir bitten daher die beiden Zivilluftfahrtbehörden darum, zusammen mit dem Flughafen entsprechende Massnahmen zu prüfen und im Rahmen der Vereinbarung zu den Benutzungsbedingungen des ILS 34 oder in anderer geeigneter Weise festzulegen. Beispielsweise könnte analog der Nachstartregelung im „Manuel d'Exploitation" des Flughafens Basel-Mulhouse vereinbart werden, dass der Verkehr in der Nacht, soweit operationell möglich, im Norden resp. Westen abgewickelt wird (Starts auf Piste 34 resp. 26, Landungen auf Piste 16).

Zudem soll immer in möglichst grosser Höhe auf die Pistenachse eingedreht werden – soweit dies operationell möglich ist. Damit können die Lärmauswirkungen nochmals vermindert werden.

## 5. Beobachtungskonzept

In den Vernehmlassungen kommt zum Ausdruck, dass das Vertrauen in die Aussagen des Flughafens Basel-Mulhouse und der beteiligten Behörden stark abgenommen hat. Diesem Misstrauen kann mit einer nochmaligen Verbesserung der Berichterstattung entgegnet werden. Aus diesem Grund ist die transparente Darstellung der ILS 34-Benutzung und ein aussagekräftiges Beobachtungskonzept von grosser Bedeutung.

Das vorgesehene Beobachtungskonzept erfüllt grundsätzlich diese Voraussetzungen, weshalb wir die jährliche Berichterstattung zu Handen der zuständigen Konsultativgremien und die Einleitung von zusätzlichen Abklärungen, sobald ein aussergewöhnlich hoher Südlandeanteil erreicht wird, unterstützen. Entsprechend unseren obigen Ausführungen muss die vor-

gesehene Interventionsschwelle jedoch bei 8% Südlandeanteil festgelegt werden. Nach unserer Kenntnis wurde dieser Wert in den vergangenen 12 Jahren lediglich einmal erreicht. Im Übrigen ist auch deswegen mit einem grundsätzlich gleich bleibenden Südlandeanteil zu rechnen, weil sich mit dem ILS 34 im Vergleich zum MVI der für einen Pistenwechsel benötigte Zeitrahmen nicht verändert. Auch in Zukunft wird daher nur ausnahmsweise ein Südlandeanteil von 8% übertroffen, weshalb der von uns vorgeschlagene Wert dem Beobachtungskonzept besser entspricht.

Aufgrund der bisherigen Südlandeanteile erscheint es zudem als unwahrscheinlich, dass der Höchstwert von 8% in zwei aufeinander folgenden Jahren überschritten wird. Die Prüfung von Massnahmen zur Rückführung des Südlandeanteils muss daher bereits nach einmaliger Überschreitung der Interventionsschwelle stattfinden. Wir ersuchen die beiden Zivilluftfahrtbehörden, dieses in der Vereinbarung über die Nutzungsbedingungen des ILS 34 zu berücksichtigen. Wir bitten Sie zudem, das Beobachtungskonzept unter Einbezug der Kantone zu konkretisieren und verbindlich festzulegen. Dabei sollten möglichst kurze Informations- und Reaktionsfristen vereinbart werden.

Zudem liesse sich die Akzeptanz des ILS 34 erheblich erhöhen, wenn die aktuellen Wetter- und insbesondere Windwerte transparent dargestellt würden. Wir bitten Sie daher zu prüfen, wie diese Daten in allgemein verständlicher und laufend aktualisierter Form veröffentlicht werden können (beispielsweise auf der Webseite des Flughafens).

## 6. Raumplanerische Konsequenzen

Die Lärmkarten im Vernehmlassungsdossier geben erste Hinweise auf die raumplanerischen Auswirkungen des ILS 34. Wir erkennen positiv, dass das von einer Planungsgrenzwertüberschreitung betroffene Gebiet in unserem Kanton anscheinend verkleinert wird. Eine abschliessende Beurteilung ist jedoch erst nach Vorliegen eines Lärmbelastungskatasters entsprechend der schweizerischen Lärmschutzgesetzgebung möglich. Aufgrund der vorliegenden Informationen gehen wir davon aus, dass keine rechtlich durchsetzbaren Ansprüche wegen Wertverminderung von Grundeigentum bestehen. Auch dies kann aber erst nach Vorliegen des Lärmbelastungskatasters definitiv beurteilt werden.

Gemäss den bisherigen Erfahrungswerten zur Pistenbenutzung am Flughafen Basel-Mulhouse hätte im Übrigen das Modell für die Berechnung der Lärmkurven mit einem 8%-Südanfluganteil und mit einem 15%-Anteil für Abflüge nach „BASUD“ und „Hochwald“ versehen werden sollen. Diese Korrekturen werden wir anlässlich des Schweizer Verfahrens zur Erstellung des Lärmbelastungskatasters einbringen.

## 7. Benutzung Ost-West-Piste und Direktstartvereinbarung

Wir haben bereits oben darauf hingewiesen, dass die Beurteilung des ILS 34 im Gesamtkontext der Empfehlungen der ACNUSA für den Flughafen Basel-Mulhouse erfolgen muss.

Insbesondere hat die ACNUSA in Übereinstimmung mit den Trägern des Flughafens empfohlen, dass auf der Ost-West-Piste 25 bis 30% aller Starts abgewickelt werden. Zudem ist

die Benutzung der Ost-West-Piste in dieser Grössenordnung eine der Auflagen, die die Bevölkerung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft an die Zustimmung zum Investitionsbeitrag an den Ausbau des Flughafens Basel-Mulhouse in Höhe von je 33,35 Mio. Franken geknüpft hat. In den beiden vergangenen Jahren wurde dieser Zielwert jedoch deutlich unterschritten. Damit wird eine Komponente des von allen Trägern des Flughafens befürworteten Benützungskonzepts heute eindeutig nicht erfüllt und es besteht ein Ungleichgewicht gegenüber der 2001 erreichten Konsenslösung zur gesamten Verkehrsabwicklung am Flughafen Basel-Mulhouse. Uns ist bewusst, dass eine Hauptursache für die derzeit kleine Weststartquote die eingetretene Veränderung der Flottenzusammensetzung ist. Dennoch ersuchen wir die zuständigen Flugsicherungsstellen, gemeinsam mit dem Flughafen und den am EuroAirport operierenden Fluggesellschaften die bereits getroffenen Massnahmen zur Anhebung der Weststarts fortzuführen und allenfalls andere Möglichkeiten zu prüfen. Wir sehen uns hierbei in Übereinstimmung mit den entsprechenden Forderungen, welche die Trinationale Umweltkommission für den Flughafen Basel-Mulhouse an ihren Sitzungen der Jahre 2003 und 2004 erhoben hat.

Weiteres zentrales Element der Empfehlungen der ACNUSA ist die Verringerung der sogenannten ELBEG-Abflüge durch Verlagerung auf die Direktstartrouten nach Süden. In diesem Zusammenhang hat für uns die seit langem bestehende und 1998 erneuerte Direktstartvereinbarung eine zentrale Bedeutung. Sie ist ebenfalls eine Bedingung der beiden Kantone für den Investitionsbeitrag an den Flughafenausbau. Die Direktstarts, deren Zahl durch die Massnahmen zur Korrektur der ELBEG-Abflüge angestiegen ist, betreffen dasjenige Gebiet, welches neu auch von via ILS 34 landenden Flugzeugen überflogen wird. Auch wenn Direktstarts nach Süden und Südlandungen nicht gleichzeitig stattfinden, entsteht damit dennoch eine doppelte Belastung für die betroffene Bevölkerung. Uns ist bewusst, dass in die zwischen den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft, dem BAZL und dem Flughafen getroffene Direktstartvereinbarung, die der Verwaltungsrat des Flughafens in seinem Beschluss vom 30. April 1998 unterstützt hat, die Flugverkehrsleitung am Flughafen Basel-Mulhouse nicht formell einbezogen ist. In den vergangenen Jahren wurden die Bestimmungen der Direktstartvereinbarung von der Flugverkehrsleitung jedoch trotzdem anerkannt und bei der Verkehrsabwicklung berücksichtigt, wofür wir danken. Eine künftige Nichtbeachtung der Direktstartvereinbarung wäre aber für uns nicht hinnehmbar. Wir ersuchen deswegen die Flugverkehrsleitung des Flughafens Basel-Mulhouse dringlich darum, an der bestehenden Praxis zur Einhaltung der Direktstartvereinbarung festzuhalten.

## 8. Zusammenfassung

Zusammenfassend halten wir fest:

- Wir begrüssen grundsätzlich die Installation des ILS 34, weil die Sicherheit insgesamt erhöht wird.
- Diese Sicherheitsverbesserung gelingt nur soweit, als das ILS 34 ausschliesslich bei „zwingend meteorlogischen Gegebenheiten“ Anwendung findet. Daher muss die Piste 16 für Landungen benutzt werden, sobald und solange die Konditionen (aktuelles und prognostiziertes Wetter und Verkehrsaufkommen) für Landungen von Norden erfüllt sind.

- Diese restriktive Benutzung des ILS 34 ist Voraussetzung, um die angestrebte Sicherheitsverbesserung zu realisieren und deshalb – wie die Installation des ILS 34 selbst – von zentraler Bedeutung. Daher ist zu prüfen, ob für die am Flughafen Basel-Mulhouse tätigen Fluggesellschaften der Maximal- oder Mittelwind massgebend ist.
  - Ist der Mittelwind massgebend, darf die Pistendrehung erst bei einer Rückenmittelwindkomponente von 10 Knoten erfolgen.
  - Ist der Maximalwind massgebend, darf die Pistendrehung erst bei einer Rückenmaximalwindkomponente von 10 Knoten erfolgen.
- Soweit operationell möglich, ist immer in möglichst grosser Höhe auf die Pistenachse einzudrehen.
- Die Versetzung der Pistenschwelle soll als Benutzungsbedingung zwischen den Zivilluftfahrtbehörden schriftlich vereinbart werden.
- Das bisherige Pistenbenutzungskonzept muss beibehalten werden (grundsätzlich Landungen von Norden und Starts prioritär nach Westen oder subsidiär nach Süden).
- Die Vereinbarung über die Benützungsbedingungen des ILS 34 ist daran auszurichten, dass der Anteil an Südlandungen 8% nur in Ausnahmefällen überschreitet.
- Die im Beobachtungskonzept vorgesehene Interventionsschwelle muss bei 8% Südlandungen festgelegt werden. Zudem ist vorzusehen, dass die Massnahmendiskussion zwischen der DSNA und dem BAZL schon nach Wertüberschreitung während eines Jahres stattfinden.
- Das Beobachtungskonzept soll unter Einbezug der Kantone konkretisiert und verbindlich festgelegt werden.
- Wir bitten die Zivilluftfahrtbehörden zu prüfen, wie die aktuellen Winddaten in allgemein verständlicher und laufend aktualisierter Form veröffentlicht werden können.
- Wir bitten darum, dass überprüft wird, welche Massnahmen ergriffen werden können, um die Südlandungen in den Nachtzeiten möglichst klein zu halten
- Die Lärmauswirkungen des Projekts müssen unabhängig der Landesgrenzen und unter Berücksichtigung der Gesamtzahl betroffener Personen beurteilt werden. Unter diesem Blickwinkel trägt das Projekt zu einer ausgewogeneren Situation bei. Das ILS 34 führt jedoch insgesamt zu einer Erhöhung der Anzahl überflogener Personen.
- Die Lärmkarten im Vernehmlassungsdossier geben positive Hinweise auf die raumplanerischen Auswirkungen des Projekts. Eine abschliessende Beurteilung können wir jedoch erst nach Vorliegen des Lärmbelastungskatasters vornehmen.
- Wir ersuchen darum, dass die bereits getroffenen Massnahmen zur Anhebung der Weststarts fortgeführt und auch andere Möglichkeiten geprüft werden.
- Wir ersuchen darum, dass die getroffenen Massnahmen zur Einhaltung der Direktstartvereinbarung fortgeführt werden.

Wir hoffen, mit dieser Stellungnahme dazu beizutragen, das Projekt ILS 34 weiter zu optimieren und für den künftigen Betrieb des neuen Verfahrens einen akzeptierten Rahmen zu schaffen. Gerne erwarten wir nun Ihre Reaktion. Für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen und Anliegen bedanken wir uns bereits heute.

Mit freundlichen Grüssen
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Ralph Lewin
Präsident

Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber

Beilagen:

1. Auswertung des Anhörungsverfahrens zum ILS 34 im Kanton Basel-Stadt
2. Originale der Stellungnahmen

Kopie an:

- Monsieur Claude Faesch, Commandant de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, Postfach, 4030 Basel

Kopie zur Kenntnis (ohne Beilage 2)

- Herrn Raymond Cron, Direktor, Bundesamt für Zivilluftfahrt, Maulbeerstrasse 9, 3003 Bern
- Herrn Regierungsrat Adrian Ballmer, Vorsteher Finanz- und Kirchendirektion Kanton Basel-Landschaft, Rheinstrasse 33b, 4410 Liestal
- Herrn Regierungsrat Walter Straumann, Vorsteher Bau- und Justizdirektion, Kanton Solothurn, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn
- Monsieur le Ministre Laurent Schaffter, Département de l'Environnement et de l'Equipement du Canton et République du Jura, 2, rue des Moulins, 2800 Delémont
- Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, Vorsteherin Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, Kanton Bern, Reiterstrasse 1, 3011 Bern

# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

**Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt zum Projekt ILS 34 am Flughafen Basel-Mulhouse**

**Beilage 1**

## Auswertung der öffentlichen Anhörung im Kanton Basel-Stadt

(9. April 2005 – 13. Mai 2005)

---

### 1. Statistische Angaben

| | |
|---|---|
| Eingegebenen Stellungnahmen | 363 |
| *darunter* | |
| – einzelne Haushalte | 330 |
| – Verschiedene Adressen | 298 |
| | |
| Stellungnahmen mit gleichlautendem Standardbrief | 340 |
| Stellungnahmen mit Einzelbrief | 23 |
| | |
| Stellungnahmen von Institutionen | |
| – Parteien | 2 |
| – Quartiervereine | 2 |
| – Vertretung der Wirtschaft | 1 (Handelskammer beider Basel) |
| – Firmen | 3 |
| | |
| Ablehnende Stellungnahmen | 359 |
| Stellungnahmen mit eingeschränkter Zustimmung | 3 (1 Partei, 2 Quartiervereine) |
| Zustimmende Stellungnahmen | 1 |

## 2. Zusammenfassung der eingegangenen Argumente

Die Opponenten lehnen das ILS 34 sowie die vorgesehene Vereinbarung über die Benutzungsbedingungen des ILS 34 mit folgenden Argumenten ab:

*Generelle Aussagen*

- Die Darlegungen der beiden Zivilluftfahrtbehörden im Vernehmlassungsdossier und im Rahmen der Informationskampagne seien irreführend und falsch.
- Es sei nicht frühzeitig und umfassend genug informiert worden. Das Vernehmlassungsdossier genüge den Anforderungen der ESPOO-Konvention nicht. Insbesondere werde die Ausgangslage für die Szenarien zur Berechung der Lärmauswirkungen falsch dargestellt.
- Das durchgeführte Anhörungsverfahren verletze das Schweizerische Raumplanungsrecht, da der betroffenen Bevölkerung die im Schweizer Gesetz festgelegten Mitwirkungsrechte entzogen würden.
- Das Projekt ILS 34 sei Teil einer Wachstumsstrategie des Flughafens Basel-Mulhouse und werde zu mehr Flugverkehr führen.
- Der Konsens, dass ein Wachstum des Flughafens nicht zu Lasten der Wohnbevölkerung gehen dürfe, werde verletzt.

*Spezifische Aussagen*

- Das ILS 34 werde das Grundeigentum in den überflogenen Gebieten einschränken, da der Anflugverkehr künftig auf eine enge Schneise konzentriert werde und die Zahl der direkten Überflüge in geringer Höhe massiv erhöht werde.
- Das ILS 34 führe zu einer Wertminderung von Grundstücken. Entschädigungsforderungen werden vorbehalten.
- Das ILS 34 erhöhe das Absturzrisiko, da mit dem ILS 34 sehr viel mehr Südanflüge erfolgen werden, als meteorologisch gerechtfertigt wäre. Die im Vernehmlassungsdossier und in der Vereinbarung über die Benutzungsbedingungen vorgesehene Südlandequote von 12% entspreche nicht dem langjährigen Durchschnitt. Die Risikoanalyse zum Flughafen Basel-Mulhouse von 2001 fordere das ILS 34 aber nur bei zwingenden meteorologischen Gegebenheiten.
- Der Anteil der Südlandungen sei seit der Einführung des Sichtanflugverfahrens (MVI) im Jahr 1998 bewusst erhöht worden, um Druck auf die Installation des ILS 34 zu erzeugen. Meteorologisch gerechtfertigt wäre ein Südlandeanteil von höchstens 2-4% (Durchschnitt der Jahre 1984-1998).
- Der beim ILS 34 stattfindende Überflug über dichtbesiedeltes Gebiet widerspreche den Prinzipen der Raumentwicklung und des Umweltschutzes.
- Das ILS 34 verursache gesundheitliche Langzeitfolgen und mindere die Lebensqualität.

## 3. Forderungen, falls das ILS 34 eingerichtet wird

Für den Fall, dass das ILS 34 installiert wird, sollen folgende Bedingungen erfüllt werden:

- Südlandungen mit dem ILS 34 dürfen nur bei einer Nordwindkomponente ab 10 Knoten stattfinden.
- Der Anteil an Südlandungen an der Gesamtzahl der Landungen am Flughafen Basel-Mulhouse darf im Jahresmittel höchstens 4% betragen.
- Auf der Piste 34 dürfen zwischen 22 und 7 Uhr keine Südlandungen und keine Direktstarts stattfinden.
- Die durch das ILS 34 verursachten Liegenschaftsentwertungen und Schallschutzmassnahmen seien durch den Verursacher zu kompensieren.
- Es sei die Senkung des Gruppenrisikos nachzuweisen.
- Das heutigen Sichtanflugverfahren (MVI) sei aufzuheben.
- Eine Echtzeit-Dokumentation über alle Daten im Zusammenhang mit den Südlandungen mit dem ILS 34 soll im Internet verfügbar gemacht werden.
- Die Benutzungsbedingungen für das ILS sollen in einem Staatsvertrag festgelegt werden.