



## ILS 34 / Öffentliche Anhörung

### Zusammenfassung der Forderungen und Argumente der Gemeinden, der Kantonsparteien sowie regionaler und Schweizer Organisationen

#### A. Übersicht

Folgende Gemeinden haben eine Stellungnahme eingereicht: Aesch, Arlesheim, Allschwil, Binningen, Bottmingen, Bretzwil, Lauwil, Oberwil, Münchenstein, Pfeffingen, Reinach, Schönenbuch, Therwil.

Keine Gemeinde lehnt das ILS 34 grundsätzlich ab. Sie stimmen aber nur dann zu, wenn folgende Auflagen eingehalten werden (fast alle Gemeinden führen gleichartige Forderungen auf):

- eine prozentuale Beschränkung der Südanflüge;
- eine ILS 34-Benutzung ab 10 Knoten Rückenwindkomponente resp. nur bei „zwingenden meteorologischen Verhältnissen“;
- eine verbindlichere Festlegung der Rahmenbedingungen;
- eine Ausdehnung der Nachtflugsperrre;
- ein verstärktes Monitoring;
- eine neue Risikoanalyse, welche das Gruppenrisiko über dem neu überflogenen Gebiet ausweist;
- Verbesserte Benutzung der Ost-West-Piste.

Von dieser Grundhaltung gibt es folgende wichtige Abweichungen:

Gemeinde Aesch	Haltung ausschliesslich positiv.
Gemeinde Schönenbuch	Haltung sehr positiv. Das Pistensystem soll umkehrt werden (möglichst viele Südanflüge).
Gemeinde Binningen	Solange keine raumplanerische Koordination stattgefunden hat, darf das ILS 34 nicht in Betrieb genommen werden.

Die Haltung der Kantonsparteien und regionale resp. Schweizer Organisationen:

FDP Baselland	Positiv. Südlandungen dürfen aber 10% nicht überschreiten.
Grüne Baselland	Keine grundsätzliche Ablehnung. Zustimmung nur bei Einhaltung der genannten Auflagen (ähnlich der Gemeinden).
<u>Gemeinsame Stellungnahme von:</u>	Keine grundsätzliche Ablehnung. Zustimmung nur bei Einhaltung der genannten Auflagen (ähnlich der Gemeinde Binningen).
- Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mulhouse,	In den nachfolgenden Seiten als „Gruppe Schutzverband“ aufgeführt.
- Ärztinnen + Ärzte für Umweltschutz (Sektion beider Basel),	
- WWF Schweiz,	
- VCS Schweiz	
Handelskammer beider Basel	Positiv. Sicherheitsverbesserung ist wichtigstes Argument.
Fluglärmkommission der Kantone BS und BL (FLK)	Positiv. Der Wert von 10 Knoten Rückenwindkomponente als massgebende Grenze muss für die Pistenwahl eingehalten werden.
Forum Flughafen nur mit der Region	Grundsätzlich eher positiv. Einige Auflagen ähnlich Gemeinde Allschwil.

## B. Argumente und Forderungen der Gemeinden

### 1. Allgemeines, Verfahren, Vernehmlassungsunterlagen

Forderungen und Argumente	Eingabe von
Der Flughafen ist ein wichtiger Standortfaktor und hat eine grosse wirtschaftliche Bedeutung für die Region.	Bottmingen, Reinach, Arlesheim, FDP, HKBB
Der Flughafen muss deshalb über eine Infrastruktur verfügen, die dem heutigen Stand der Technik entspricht und die Anforderungen an Sicherheit und Betriebszuverlässigkeit erfüllt.	FDP, HKBB
Der Flughafen hat eine grosse wirtschaftliche Bedeutung, aber nicht jeder Start auf dem EAP ist von regionaler Bedeutung.	Grüne
Die gesetzlichen Mitwirkungsrechte der Schweizer Bevölkerung im Rahmen der Raumplanungskoordination wurden verletzt.	Binningen, Gruppe Schutzverband
Positiv die Ausgestaltung des Verfahrens (Gelegenheit der Bevölkerung zur Stellungnahme und die Möglichkeit zur Beschwerde) und das ausführliche Vernehmlassungsdossier.	FLK
Die Gemeinde Münchenstein ist erstaunt darüber, dass nicht zur Vernehmlassung eingeladen wurden, obwohl sie Lärmauswirkungen erfährt.	Münchenstein
Die angegebenen Daten und Rahmenbedingungen sind nicht akzeptabel.	Lauwil
Befremden, dass der Regierungsrat Basel-Landschaft auch nicht ansatzweise etwas unternommen hat, um die betroffene Baselbieter Bevölkerung mit flankierenden Massnahmen vor übermässiger Fluglärmbelastung zu schützen.	Forum
Verschiedene Versprechungen sind bisher vom Flughafen nicht eingehalten worden. Deshalb ist das Vertrauen in die Aussagen der Vernehmlassungsunterlagen und den Flughafen gering.	Binningen, Allschwil, Forum, Gruppe Schutzverband
In den Unterlagen sind die Lärmspitzen nicht ausgewiesen.	Grüne
Das Kantonsspital Bruderholz und das Alters- und Pflegeheim Neuallschwil gehören zur Empfindlichkeitsstufe I gemäss Lärmschutzverordnung. Es ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich, ob entsprechenden Planungswerte eingehalten werden.	Grüne
Die Umweltverträglichkeitsprüfung wurde nicht korrekt erstellt. Sie enthält einen tieferen Südländerteil (10%), als die von den Zivilluftfahrtbehörden vorgesehene höhere prozentuale Schwelle (12%).	Binningen, Gruppe Schutzverband
Es wurde zwar keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Schweizer Recht erstellt, doch die Umweltauswirkungen sind umfassend dargestellt.	FLK

<b>Forderungen und Argumente</b>	<b>Nennungen</b>
Es wurde verpasst, den Flugbetrieb und die Pistenbewirtschaftung generell zu überdenken, um den Fluglärm zu minimieren und die Lärmverteilung zu optimieren.	Allschwil
Verträge mit dem Ausland sind gemäss Bundesverfassung von den Eidgenössischen Räten zu genehmigen. Der vorliegende Vertragsentwurf betr. ILS 34 kann deshalb weder vom BAZL noch vom Bundesrat verabschiedet werden.	Gruppe Schutzverband
Sobald „gekrümmte“ Anflüge technisch möglich sind, sind sie zu überprüfen. Die Schweizer Bevölkerung ist dann zur Anhörung einzuladen.	Binningen, Gruppe Schutzverband
Anzahl der betroffenen Bevölkerung sei nicht nach Meter über Meer, sondern nach Überflughöhe über Grund auszuweisen.	Binningen, Gruppe Schutzverband

## 2. Umweltauswirkungen generell

<b>Forderungen und Argumente</b>	<b>Nennungen</b>
Die Lebensqualität und die Attraktivität der Wohngemeinde und des nah gelegenen Erholungsgebietes verringern sich.	Lauwil
Das grösste und wichtigste Naherholungsgebiet der Nordwestschweiz (und der geplante Naturschutzpark Passwang) wird verlärm.	Grüne
Die Wohn- und Lebensqualität und das legitime Ruhebedürfnis der Bevölkerung haben Vorrang vor den wirtschaftlichen Interessen der Flugindustrie.	Grüne
Die Haltung über das neue Verfahren ist ambivalent. Das bisherige und neue Anflugverfahren führen über dicht besiedelte Gebiete Allschwils und beeinflussen die Wohn- und Lebensqualität erheblich.	Forum
Die Wohn- und Lebensqualität und das legitime Ruhebedürfnis der Bevölkerung haben Vorrang vor den wirtschaftlichen Interessen der Flugindustrie.	Grüne
Das Grundeigentum verliert an Wert.	Lauwil
Die Umweltbilanz ist ernüchternd, insbesondere weil massiv mehr Personen überflogen werden. Eine solche Verschlechterung erscheint nicht als bewilligungsfähig.	Binningen, Gruppe Schutzverband
Die Umweltauswirkungen insgesamt sind tragbar. Der Flughafen muss jedoch so schonend als möglich betrieben werden. Der Dialog mit Gemeinden muss stattfinden.	FDP, HKBB

Forderungen und Argumente	Nennungen
<p>Testflüge sind durchzuführen.</p> <p>Diese sind von einem unabhängigen, neutralen Experten durchzuführen. Die Lärmentwicklung sei mit der gemäss Umweltverträglichkeitsbericht berechneten Lärmentwicklung zu vergleichen und gegebenenfalls zu korrigieren.</p>	<p>Münchenstein, Bretzwil, Lauwil</p> <p>Binningen</p>
<p>Regelmässige Testflüge zwecks Lärmmessung und Optimierung des Anflugs.</p>	<p>Therwil, Reinach, Oberwil</p>

### 3. Lärmauswirkungen

Forderungen und Argumente	Nennungen
<p>Das ILS 34 verbessert insgesamt die Lärmsituation und trägt zu einer ausgewogeneren Situation bei. Insbesondere werden bisher stärker betroffene Gebiete von Fluglärm entlastet. Jedoch erfahren Gebiete entlang des ILS-Strahls eine Mehrbelastung. Die Gesamtlärmsituation ist aber weiter zu verbessern.</p>	<p>FLK</p>
<p>Die Lärmauswirkungen sind anhand der Szenarien „zwingend meteorologisch bedingten Südlandungen“ (= 4%) und „aus anderen Gründen auf 10% (resp. 12% Gruppe Schutzverband) aller Landungen ausgeweiteter Anflugbetrieb auf ILS“ auszuweisen. Diese beiden Szenarien sind kartographisch darzustellen und nach Anzahl Bevölkerung nachzuführen.</p>	<p>Binningen; Gruppe Schutzverband</p>
<p>Die grossflächige Verteilung von Fluglärm ist mit dem Nachhaltigkeitsprinzip gemäss Bundesverfassung unvereinbar. Ebenso wird der verfassungsmässige Bestandesschutz verletzt.</p>	<p>Binningen, Gruppe Schutzverband</p>
<p>Die Lärmberechnungen der EMPA sind zu überprüfen, weil das französische Berechnungssystem die Topographie (im Gegensatz zum dem in der Schweiz üblichen Berechnungssystem) nicht berücksichtigt.</p>	<p>Binningen, Gruppe Schutzverband</p>
<p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass die bisher am stärksten belastete Bevölkerung entlastet werden soll.</p>	<p>Forum</p>
<p>Beim bisherigen Anflugverfahren muss länger auf tiefer Ebene mit variablen Motoreinstellungen geflogen werden, was zu grösseren Lärmwirkungen führt.</p>	<p>Aesch</p>
<p>Die Gesundheit wird beeinträchtigt durch die erhöhte Lärmbelastung.</p>	<p>Grüne</p>

### 4. Raumplanung (siehe teilweise auch oben in Ziff. 1)

Forderungen und Argumente	Nennungen
<p>Erst nach der raumplanerischen Koordination darf das ILS 34 installiert werden. Gemäss den gesetzlichen Raumplanungsgrundsätzen muss zuerst die Raumplanung abgestimmt werden.</p>	<p>Binningen, Gruppe Schutzverband</p>

Forderungen und Argumente	Nennungen
Die raumplanerische Koordination ist von den Regierungen der Kantone BL, BS und SO beim Bund einzufordern.	Gruppe Schutzverband

### 5. Benutzung des ILS 34

Forderungen und Argumente	Nennungen
Beschränkung der Südlandungen im Jahresdurchschnitt auf - 4%	Binningen, Arlesheim, Münchenstein, Therwil, Bretzwil, Bottmingen, Oberwil, Grüne, Gruppe Schutzverband
- der Zahl der Landungen von heute - meteorologisch bedingte Südlandungen (d.h. <u>ab</u> 10 Knoten Rückenwindkomponente)	Allschwil Binningen, Münchenstein, Therwil, Bretzwil, Reinach, Bottmingen, Oberwil, Allschwil, Lauwil, FDP, Grüne, Gruppe Schutzverband, Forum, FLK
Das ILS 34 ist möglichst restriktiv zu benutzen.	FDP
Umkehr des Start-/Landeregimes (grundsätzlich Landungen von Süden, Starts nach Norden). Möglichst viele Südanflüge.	Schönenbuch
Das Start-/Landeregimes darf nicht schleichend gekehrt werden.	FDP, HKBB
Das ILS 34 darf nicht zur Steigerung der Kapazität dienen.	Arlesheim, Therwil, Oberwil
Das ILS 34 führt zu einer Erhöhung der Kapazität.	Forum
Zur Zeit werden mehr Südanflüge als meteorologisch notwendig durchgeführt. Dies beruht auf einer Forderung der ACNUSA, die auf Reklamationen von französischen Anwohnenden reagierte (Binningen, Gruppe Schutzverband)	Binningen, Therwil, Oberwil, Gruppe Schutzverband (+ viele indirekt erwähnt)
Die Obergrenze von 12% darf nicht überschritten werden. Es ist eine klare Massnahmenregelung auszuarbeiten, falls dies nicht erreicht wird.	Allschwil, Forum

<b>Forderungen und Argumente</b>	<b>Nennungen</b>
Der Regelung über den Wechsel der Anflugrichtung muss klar und vor Inbetriebnahme des ILS 34 festgelegt werden.	Allschwil
Das bisherige Südanflugverfahren muss vollständig abgelöst werden.	Schönenbuch, Therwil, Bretzwil, Reinach, Oberwil, Forum
Der Wechsel auf Südlandungen nur <u>ab</u> 10 Knoten Rückenwindkomponente soll im Betriebsreglement festgehalten werden.	Reinach
Wahl der Landepiste soll nicht auf Prognosen, sondern auf effektiv gemessenem Wind basieren.	Lauwil
Die Flugzeuge soll über dem Jura möglichst hoch fliegen. Insbesondere soll das Eindrehen auf Pistenachse immer auf 2133 Meter über Meer erfolgen, nicht tiefer.	Lauwil

## 6. Weitere Projektparameter

<b>Forderungen und Argumente</b>	<b>Nennungen</b>
Es ist ein ILS der Kategorie I zu installieren.	Schönenbuch, FDP
Der Aufsetzpunkt soll mind. 1120 Meter nördlich der Pistenschwelle sein.	Binningen, Therwil, Bretzwil, Reinach, Oberwil, FDP, Forum, Gruppe Schutzverband
Es ist ein Gleitwinkel von 3.5° vorzusehen.	Binningen, Schönenbuch, Therwil, Bretzwil, Reinach, Oberwil, Allschwil, FDP, Forum, Gruppe Schutzverband

## 7. Vereinbarung über die Projektparameter und Monitoring

<b>Forderungen und Argumente</b>	<b>Nennungen</b>
Die Einhaltung aller Bedingungen seien jährlich, erstmals nach einem Jahr ab Inbetriebnahme des ILS 34, zu überprüfen und der Flughafen sei zu verpflichten, bei Nichteinhaltung von Emissionsbegrenzungen, insb. auch bei Überschreitung der prozentual zulässigen Anflüge auf dem ILS 34 dafür zu sorgen, dass im Folgejahr deren Einhaltung gewährleistet ist.	Binningen, Arlesheim

Forderungen und Argumente	Nennungen
Rahmenbedingungen sind in einem Staatsvertrag festzuhalten. Gruppe Schutzverband: Die Kantone sind dabei gemäss Bundesverfassung miteinzubeziehen.	Lauwil, Gruppe Schutzverband
Nach einem Jahre Betriebszeit müssen Vorgehen zwingend einer Kontrolle unterzogen, die Auswertungen analysiert und nötige Massnahmen eingeleitet werden.	Lauwil
Wird der vorgesehenen Südlandeanteils in einem Jahr überschritten, muss die Massnahmendiskussion ausgelöst werden.	FLK
Alle Rahmenbedingungen sind im Betriebskonzept festzuhalten und von beiden Staaten unterzeichnen zu lassen.	Therwil, Oberwil, FDP, Grüne
Es muss die Möglichkeit bestehen (Allschwil. für die Schweizer Bevölkerung und die Gemeinden), Verstösse gegen die Auflagen einzuklagen.	Allschwil, Grüne
Rahmenbedingungen sind verbindlicher als vorgeschlagen festzulegen. Zudem ist eine klare Massnahmenregelung bei Nichteinhaltung der Rahmenbedingungen vorzusehen.	Allschwil
Forderungen und Argumente	Nennungen
Die aktuellen Wetterdaten sollen online auf dem Internet publiziert werden. Dabei seine die Nummer jedes einzelnen Flugs, der Flugzeugtyp, die Uhrzeit, die Messwerte der Nordwindkomponente und diejenigen der Spitzenlärmpegel bei den Messstationen zu verzeichnen.	Binningen, Arlesheim, Therwil, Bretzwil, Reinach, Oberwil, Grüne
Feste Lärmmessstation in Binningen.	Binningen
Jährliche Kontrolle der Rahmenbedingungen durch das BAZL.	Reinach
Unabhängige Kontrolle der Umkehrpraxis auf dem Flughafen.	Allschwil
Ein Kontrollorgan auf Schweizer Boden soll die Pistenbenutzungsbedingungen überwachen, die Lärmmessungen durchführen, Sanktionen verhängen können (analog der „ACNUSA“). Die Auswertungen der Ergebnisse sind zu veröffentlichen.	Lauwil
Die Kontrolle der Umkehrpraxis muss gewährleistet werden. Die Auswertungen sind zu veröffentlichen und nachvollziehbar darzustellen.	Bottmingen
Wird ein Südlandeanfluganteil von 10% (Reinach, FDP) resp. 4% (Lauwil) überschritten, ist nachzuweisen, dass meteorologische Verhältnisse dazu Anlass gegeben haben.	Reinach, Lauwil, FDP
Für die Benutzerfrequenz sollen die Werte der Sommermonate massgebend sein.	Grüne

**8. Sicherheit**

<b>Forderungen und Argumente</b>	<b>Nennungen</b>
Das ILS 34 erhöht die Sicherheit.	Arlesheim, Therwil, Reinach, Oberwil, FDP, HKBB, FLK
Es wird zur Kenntnis genommen, dass das ILS 34 der Erhöhung der Sicherheit dienen soll.	Allschwil, Forum
Es ist keine Statistik bekannt, welche ein geringes Risiko des ILS gegenüber Sichtanflügen ausweist. Folgende Faktoren verringern die Sicherheit - Der Gleitwinkel von 3.5° ist risikoreicher als der übliche von 3.0° - Es werden mehr Personen als bisher überflogen - Die versetzte Landeschwelle verkürzt die Sicherheitsmarge.	Grüne
Es muss ein „Risk Assessment“ mit einem Vergleich zwischen 4 und 10% der Südlandungen durchgeführt werden. Die risikorelevanten Objekte gemäss Art. 10 Umweltschutzgesetz sind einzubeziehen.	Binningen, Gruppe Schutzverband
Es muss nachgewiesen werden, dass das Gruppenrisiko für das Szenario eines Flugzeugabsturzes für die durch ILS 34 überflogenen Gebiete nicht erhöht wird. (Therwil: Periodische Überprüfung der Risikoentwicklung).	Arlesheim, Münchenstein, Therwil, Bretzwil, Oberwil
Die Risikoanalyse empfahl das ILS 34, solange es nur bei zwingend meteorologischen Verhältnissen angewandt wird. Der vorgesehene Benutzungsrahmen entspricht nicht dieser Vorgabe. Daher wird die Risikoverbesserung zumindest kompensiert.	Therwil, Oberwil
Die Erhöhung der Sicherheit ist zweifelhaft, weil deutlich mehr Personen überflogen werden. Mit einer detaillierten Sicherheitsanalyse soll überprüft werden, ob sich das Risiko tatsächlich vermindert. Nur wenn die Sicherheit durch das ILS 34 klar erhöht wird, ist dem Projekt zuzustimmen.	Bottmingen
Das ILS 34 erhöht die Sicherheit nicht, da mehr Personen überflogen werden.	Lauwil

**9. Forderungen ohne direkten Zusammenhang mit ILS 34****a) Pistenbewirtschaftung**

<b>Forderungen und Argumente</b>	<b>Nennungen</b>
Gesamte Pistenbewirtschaftung muss überprüft werden, um eine Optimierung der Lärmverteilung zu erzielen.	Allschwil

Forderungen und Argumente	Nennungen
<p><u>Ost-West-Piste</u></p> <p>Benutzung von 30 bis 40%; zur teilweisen Kompensation der zusätzlichen Lärmbelastung.</p> <p>Benutzung von 20 - 40% (gemäss Landratsbeschluss zum Investitionsbeitrag).</p> <p>Die Ost-West-Piste muss zwingend bewirtschaftet werden. Entsprechende Massnahmen zur Verbesserung der Benutzung sind zu prüfen und umzusetzen.</p> <p>Die Massnahmen zur verbesserten Benutzung der Ost-West-Piste müssen fortgeführt werden.</p>	<p>Binningen</p> <p>Arlesheim, Münchenstein, Therwil, Bretzwil, Oberwil</p> <p>Schönenbuch, Therwil, Oberwil, Allschwil, Forum</p> <p>FLK</p>
Die Ost-West-Piste muss als Hauptstartpiste deklariert werden.	Allschwil, Forum
Ein Ost-Abflugverfahren ist zu prüfen.	Allschwil, Forum
Einführung zwingender Pistenbewirtschaftungsregeln (bspw. keine Südab- und -anflüge nach 21 h).	Allschwil
Die Ost-West-Piste muss verlängert werden.	Therwil, Oberwil
Plafonierung der ELBEG-Route auf 8 Strahlflugzeuge pro Tag.	Schönenbuch

**b) Betriebszeiten**

Forderungen und Argumente	Nennungen
<p>Reduzierung der Betriebszeiten für An- und Abflug auf Piste 34</p> <p>- auf 7 - 22 h.</p> <p>- auf 6 - 23 h</p>	<p>Binningen, Arlesheim, Bottmingen, Lauwil</p> <p>Grüne</p>

Forderungen und Argumente	Nennungen
<p>Reduzierung der Betriebszeiten generell auf 7 - 22 h.</p> <p>Tagsüber, mindestens jedoch an Samstag, Sonn- und Feiertagen, zwischen 6 und 22 h sind lärmfreie Zeitfenster für Süd-, West-, Nord- und Ostgemeinden einzuführen.</p> <p>Sämtliche Massnahmen müssen geprüft und umgesetzt werden, welche ein Nachflugverbot von 22 - 7 h und lärmfreie Zeitfenster (siehe oben) ermöglichen.</p> <p>Eine Verbesserung der Nachflugordnung muss diskutiert werden.</p>	<p>Schönenbuch, Therwil, Münchenstein, Bretzwil, Reinach, Oberwil, Allschwil, Forum</p> <p>Allschwil, Forum</p> <p>Allschwil, Forum</p> <p>FLK</p>
<p>Als Sofortmassnahme soll ein Nachflugverbot ab 23 h eingeführt werden.</p>	<p>Allschwil, Grüne, Forum</p>
<p>Keine Frachtflüge zu sensiblen Zeiten (u.a. an Wochenenden und Feiertagen; Forderung der Petition «Kein Frachtflughafen in Basel-Mulhouse»).</p>	<p>Schönenbuch, Allschwil, Lauwil, Forum</p>

### c) Anzahl der Flugbewegungen

Forderungen und Argumente	Nennungen
<p>Plafonierung der Flugbewegungen auf 100'000.</p>	<p>Arlesheim, Forum</p>
<p>Plafonierung der Frachtbewegungen auf den heutigen Stand.</p>	<p>Arlesheim, Forum</p>
<p>Eine Plafonierung der Bewegungen auf dem ILS 34 ist aus Sicherheitsgründen nicht möglich.</p>	<p>FLK</p>

### d) Diverses

Forderungen und Argumente	Nennungen
<p>Sind weitere Ausbauschritte vorgesehen, wäre eine Verlängerung der Nord-Süd-Piste zu realisieren mit einer entsprechenden Verschiebung der Landeschwelle nach Norden.</p>	<p>Binningen; Gruppe Schutzverband</p>
<p>Der EAP darf kein Discount-Flughafen sein. Er muss vernünftige Flughafengebühren haben. Es sind die gleichen Taxen wie in Zürich-Kloten einzuführen.</p>	<p>Arlesheim</p>

<b>Forderungen und Argumente</b>	<b>Nennungen</b>
Während der Nachtruhe von 22 - 7 h dürfen keine Motorentestläufe stattfinden. Falls sie aus betrieblichen Gründen in dieser Zeit notwendig sind, müssen sie zwingend im „Silencer“ stattfinden.	Münchenstein