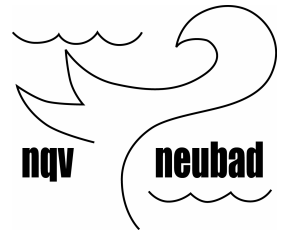


Neutraler Quartierverein Neubad

Oberalpstrasse 49
CH-4054 Basel
Tel.: +41 (061) 302 96 35



Mitunterzeichner

**Neutraler Quartierverein Bachletten-Holbein
Neutraler Quartierverein Spalen / Gotthelf**

Regierungsrat Ralph Lewin
Vorsteher des Wirtschafts- und
Sozialdepartement des
Kanton Basel-Stadt
Marktplatz 9
4001 Basel

Stellungnahme und Forderungen zum Projekt ILS 34

Sehr geehrter Herr Regierungsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir möchten uns für die Möglichkeit bedanken, Stellung zum Projekt "Installation eines Instrumenten-Landesystems auf Piste 34 des Flughafens Basel-Mulhouse" nehmen zu können. Insbesondere haben wir es begrüsst, dass unsere Eingabefrist bis zum 13. Juni 2005 verlängert wurde.

A. Stellungnahme

Im Folgenden erhalten Sie unsere Stellungnahme zum Dossier "Installation eines Instrumenten-Landesystems auf Piste 34 des Flughafens Basel-Mulhouse / Information und Mitwirkung der Bevölkerung ", welches wir sorgfältig geprüft haben. Zudem erläutern wir die Entwicklung der Südanflüge der letzten 20 Jahre und kommentieren die im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Verfügung gestellten Informationen.

1. Ausgangslage

1.1 Entwicklung der Landungen auf Piste 34 Süd

Bis 1998 wurde nach damaligen Informationen des EuroAirports (EAP) das Anflugregime der Nord-/Südpiste ab einer Nordwindkomponente von ca. 10 Knoten umgekehrt. Das heisst, dass die Starts nach Norden und die Landungen von Süden mittels Sichtanflugverfahren auf die Piste 34 erfolgten. Wie die Statistik des EAP ausweist (siehe Beilage 1), betrug der Anteil der Südlandungen in der Zeit von 1984 bis 1998 zwischen 1,4% und 4% aller Landungen. Damit hat der EAP in der Vergangenheit gezeigt, dass aus meteorologischen und damit aus flugsicherheitstechnischen Gründen maximal 4% der Landungen nicht über die Piste 16 im Norden abgewickelt werden können. Als der Druck

aus Frankreich wegen der vermehrten Nutzung des Westsektors¹ gegen den EAP zunahm, begann der EAP den Anteil der Südlandungen zu steigern. Aufgrund der Verhandlungen mit der ACNUSA und dem damit verbundenen Beschluss vom 17. Dezember 2001, dass das ILS34 künftig 8 bis 12 % der Landungen abwickeln solle, hat der EAP in den Jahren ab 1999 die Landungen auf der Piste 34 bis auf ca. 10% gesteigert.

1.2 Information und Vorbereitung der Vernehmlassung

Seit etwa drei Jahren waren an den Sitzungen der Fluglärmkommission Basel-Stadt und Basel-Landschaft (FLK) das ILS 34-Landeverfahren ein ständiges Traktandum. Die seitens des BAZL und der Vertreter des EuroAirports (EAP) an diesen Sitzungen weitergegebenen Informationen waren sehr spärlich. In Bezug auf das vorgesehene ILS 34-Verfahren und die zeitliche Abwicklung der Vernehmlassung konnten weder das BAZL noch der EAP bis zur letzten Sitzung der FLK vom 3. März 2005 – vor der Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens – entsprechende Angaben machen. **Selbst anlässlich der Informationsveranstaltung zur Vernehmlassung am 6. April 2005 wurde auf die Frage, wann das Vernehmlassungsverfahren eröffnet werde, kein Termin genannt. Im Kantonsblatt Nr. 027 vom 9.4.2005 wurde wenige Tage danach die öffentliche Vernehmlassung publiziert.**

Diese Vorgehensweise hat uns sehr befremdet und erweckt den Eindruck, dass den zur Stellungnahme eingeladenen Kreisen die nötige Zeit für eine seriöse Vorbereitung nicht gegeben werden sollte.

2. Nichterfüllung der ESPOO-Konvention

2.1 Darstellung des Ausgangszustands und Auswirkungen für die Umweltverträglichkeitsprüfung

Seit dem 10. September 1997 ist die ESPOO-Konvention "Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen" (abgeschlossen in Espoo am 25. Februar 1991) durch den Bund in Kraft gesetzt. Diese besagt, dass grenzüberschreitende *Auswirkungen* in Form einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) dargestellt werden müssen und regelt die inhaltlichen und formalen Anforderungen.

Art. 1 definiert unter Ziffer vii den Begriff "*Auswirkungen*" wie folgt: „Jede Wirkung eines Vorhabens auf die Umwelt, u. a. auf die Gesundheit und Sicherheit des Menschen, auf die Flora und Fauna, auf Boden, Luft und Wasser, auf das Klima, die Landschaft und auf Denkmäler oder sonstige Bauten oder die Wechselwirkung zwischen diesen Faktoren; hierzu gehören auch Wirkungen auf das kulturelle Erbe oder sozioökonomische Gegebenheiten infolge von Veränderungen an diesen Faktoren".

Gestützt auf Anhang I sind Projekte von Flugplätzen mit einer Pistenlänge von über 2100 m mit einer UVP auszuweisen. In Anhang II sind die Inhalte einer solchen UVP aufgelistet.

¹ Verlagerung auf Westsektor als Bedingung im Gross- und Landratsbeschluss zum Kredit für den Ausbau des EAP, 1999

2.2 Beurteilung der Inhalte des Vernehmlassungsberichts "Projekt ILS 34: Begründung und Auswirkungen"

- Die Darstellung der Ausgangssituation fehlt im Vernehmlassungsbericht völlig. Folglich fehlt auch die Basis für eine Entwicklung unter dem Gesichtspunkt einer Minimierung der Auswirkungen (Anhang II Buchstabe e). Die Ausgangssituation wäre unseres Erachtens wie folgt darzustellen:
Gemäss der langjährigen Statistik des EAP sind aus meteorologisch zwingenden Gründen lediglich maximal 4 % der Landungen nicht von Norden (auf dem ILS 16) möglich (siehe Anhang 1). Der EAP hat mit Schreiben vom 18. Februar 2003 selber bestätigt, dass eine Nordwindkomponente von 10 Knoten und mehr während 2 % der Zeit im Jahresdurchschnitt vorliegt (siehe Anhang 2). Mit einer zusätzlichen Reserve um den Faktor 2 würden daraus maximal 4 % der Landungen auf die Piste 34 von Süden resultieren. Genau dieser Anteil von 4% Landungen, die derzeit über das Sichtanflugverfahren (MVI 34) abgewickelt werden, sind als Ausgangslage darzustellen.
- Mit der vorgesehenen bilateralen Absichtserklärung wird der maximale Anteil von 12% der Landungen auf dem ILS 34 zulässig. Damit müssten auch in der Umweltverträglichkeitsdarstellung die Auswirkungen durch das ILS 34 mit den 12 % Landungen ausgewiesen werden.
- Folgende zwei Szenarien (in denen je 10% der Starts auf der Westpiste und Landungen von 3% auf der Ostpiste enthalten sind) sind miteinander zu vergleichen:

Szenario 1 (= Ausgangslage):

- Flugbewegungen im Norden:	Starts	4%
	Landungen:	93%
- Flugbewegungen im Süden:	Starts	86%
	Landungen:	4%

Szenario 2 (= nach Einführung des ILS 34):

- Flugbewegungen im Norden:	Starts	12%
	Landungen:	85%
- Flugbewegungen im Süden:	Starts	78%
	Landungen:	12%

Beim Vergleich dieser zwei Szenarien muss die Lärmbelastung in Relation zur Dichte der betroffenen Bevölkerung korrekt dargestellt werden. Ebenso ist das Absturzrisiko (Gruppenrisiko) für die beiden Szenarien als Produkt der Absturzwahrscheinlichkeit und dem Ausmass des Schadens (Anzahl Tote, Zerstörung von Sachwerten) darzustellen. Dabei ist die Verteilung der Flugbewegungen der letzten Jahre auf die einzelnen Flugrouten, die davon betroffene Bevölkerung und darunter liegende Sachwerte entsprechend zu berücksichtigen.

Fazit: Aufgrund der Überprüfung des erwähnten Berichts kommen wir zum Schluss, dass das Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen nicht erfüllt ist. Aufgrund dessen ist das Vernehmlassungsverfahren neu zu eröffnen und mit einem entsprechenden Umweltverträglichkeitsbericht zu ergänzen.

3. Ergänzung des Staatsvertrages / Einrichtung eines Informationssystems

Die Bedingungen für die Benützung des ILS 34 müssen als weiterer Anhang zum Staatsvertrag verbindlich und überprüfbar festgelegt werden. Dass diese Bedingungen nur in Form einer bilateralen Absichtserklärung zwischen DGAC und BAZL erfolgen, können wir nicht akzeptieren. Die Frage der Benutzungsbedingungen hängt direkt mit der künftigen Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung und der Auswirkungen auf das Absturzrisiko zusammen. Deshalb müssen die Bedingungen für die Benützung des ILS 34 verbindlich festgelegt werden. Die daraus resultierenden Auswirkungen müssen vorgängig im Umweltverträglichkeitsbericht explizit dargestellt werden.

Damit die Einhaltung der Bedingungen überprüft werden kann, sind auf der Homepage des EAP die Informationen über Windverhältnisse, Flugzeit, Flugzeugtyp und die Lärmbelastung an den Lärmestationen der Region etc., auszuweisen.

4. Verletzung von Schweizerischem Raumplanungsrecht

4.1 Verstoss gegen das Mitwirkungsrecht der Bevölkerung

Der Entwurf des kantonalen Richtplans muss öffentlich aufgelegt werden, um der in Art. 4 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) verankerten Informationspflicht der Behörden und die Mitwirkungsrechte der Bevölkerung zu gewährleisten. Alle Privatpersonen sowie alle Körperschaften des öffentlichen und des privaten Rechts können sich zum Richtplanentwurf äussern.

Dieselben Mitwirkungsrechte der Bevölkerung sieht Art. 19 RPV in Verbindung mit Art. 13 RPG für die Konzepte und Sachpläne des Bundes vor.

Gemäss Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004 vom 10. Dezember 2004, veröffentlicht in BBl 2005, 1781ff, 1816 ist ein Objektblatt des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) für die „Landesflughäfen“, d.h. auch für den Flughafen Basel-Mulhouse, in Arbeit (So auch Teil II-B des SIL). Die raumplanerische Abstimmung zwischen SIL und den kantonalen Richtplänen ist somit noch nicht erfolgt. Wird das vorliegende Gesuch genehmigt, wird die im schweizerischen Raumplanungsrecht festgelegte Prioritätenordnung auf den Kopf gestellt: Statt das Betriebskonzept des dritten Schweizerischen Landesflughafens zuerst mit der Raumplanung abzustimmen, werden mit der nach französischem Recht erfolgenden Genehmigung des ILS 34 irreversible Tatsachen geschaffen. Zwar kann sich die schweizerische Bevölkerung gestützt auf das ESPOO-Übereinkommen zum Umweltverträglichkeitsbericht über dieses Vorhaben äussern. Aber de facto werden ihr ihre gesetzlich verbrieften Mitwirkungsrechte in der raumplanerischen Koordination vorenthalten, weil diese die Vorgaben des französischen Plangenehmigungsverfahrens umsetzen muss.

Der faktische Ausschluss der Betroffenen aus der raumplanerischen Koordination ist deshalb nicht hinzunehmen. Dafür ist keinerlei Dringlichkeit noch ein sonst überwiegendes öffentliches Interesse ersichtlich. Im Gegenteil, die faktische Abschaffung der letzten Mitwirkungsrechte im technokratischen und mehr und mehr Föderalismus feindlichen Raumplanungsrecht erfolgt willkürlich (Art. 9 BV) und damit entgegen dem verfassungsmässigen Gebot der Verwirklichung der Grundrechte (Art. 35 BV).

4.2 Verstösse gegen Grundprinzipien des Raumplanungsrechts

Ziele und Grundsätze der Raumplanung, nämlich die haushälterische Nutzung des Bodens (Art. 1 Abs. 1 RPG), die geordnete Besiedlung des Landes (Art. 3 Abs. 1 RPG) und die Förderung der Wohnqualität (Art. 1 Abs. 2 Bst. b und Art. 3 Abs. 3 Bst. b und Abs. 4 Bst. a RPG), werden mit der Öffnung des Flughafens für Südanflüge in Frage gestellt. Im Rahmen der Interessenabwägung bei der Überprüfung der Öffnung neuer Wohnregionen für den Flugverkehr muss der bisherigen Ausrichtung der kantonalen Raumentwicklung besondere Beachtung geschenkt werden. Betrachtet man indessen die angestrebten Prinzipien der Raumentwicklung, wird augenfällig, dass sich die Verdichtung nach innen in einer der wichtigsten Siedlungsentwicklungsachsen zwischen Basel und Dornach ziemlich genau unter dem ILS 34 abspielen soll.

Daher ist es aus raumplanerischer Sicht bedenklich, den Flughafen Basel-Mulhouse aus südlicher Richtung über bereits heute äusserst dicht besiedelte – und auch bisher RPG-konform ausgeschiedene Gebiete, welche darüber hinaus äusserst bevorzugte, ruhige Wohnlagen im Grossraum Basel darstellen, anzufliegen.

In rechtlicher Sicht ist es aber nicht bloss bedenklich, sondern schlicht unzulässig, von den gültigen Richtplänen ohne Inanspruchnahme der dafür zur Verfügung stehenden Revisionsinstrumente grossflächig abzuweichen (BGE 119 Ia 362ff, E. 4 367f). Das Bundesgericht hat in diesem Entscheid festgestellt, dass die gültigen Richtpläne für alle Behörden verbindlich sind. Zu folgern ist, dass die Bundesbehörden und auch die Kantone daran gebunden sind. Bezüglich Abweichungen vom Richtplan erklärte das Bundesgericht, „die Rechtsprechung des Bundesgerichts [lasse solche] zu, wenn sie sachlich gerechtfertigt sowie von untergeordneter Bedeutung sind und wenn es nach den Umständen unzumutbar erscheint, vorher den Richtplan förmlich zu ändern (BGE 112 Ia 281 E. 6 S. 285; 108 Ia 295 E. 3 S. 299; 107 Ia 77 E. 2b S. 84; ähnlich auch EJPD/BRP, Erläuterungen zum RPG, 1981, Art. 9, N. 11). Ferner können neue Erkenntnisse ein Abweichen vom Richtplan rechtfertigen (Urteil vom 18. März 1991 in ZBI 92/1991 282).„

Dem Nachhaltigkeitsprinzip widerspricht es insbesondere, ökologische, aber auch ökonomische und soziale Werte flächendeckend nach unten zu nivellieren; es verlangt im Gegenteil, den Flugverkehr sowohl in seinem Gesamtumfang als auch in örtlicher Hinsicht klar zu begrenzen (vgl. zum Ganzen Peter M. Keller, Zulässigkeit und Rechtsfolgen von neuem Fluglärm in Wohnregionen, in: URP 2002/1 S. 3ff.).

B. Zustimmung, Darstellung der Betroffenheit und Forderungen

1. Zustimmung und Darstellung der Betroffenheit

- Die unterzeichnenden Quartiervereine stehen der Einführung des ILS 34 als einem gegenüber dem Sichtanflug sichereren Flugverfahren grundsätzlich positiv gegenüber.
- Bei der geplanten Route werden grosse Bevölkerungsteile – nämlich ca. 60 000 Einwohner des unteren Birs- und Leimentals – erstmals überfliegen und damit neu mit Lärm und Risiko belegt. Betroffen sind zusätzlich drei Spitäler: das Bruderholzspital, das Felix Platter-Spital und das Alters- und Pflegeheim Muesmatt. Dies steht u.a. im Widerspruch zur Grundsatz-erklärung des EAP-Verwaltungsrats, dass keine stark besiedelten Gebiete neu mit starkem Lärm und zusätzlichen Risiken belastet werden sollen.
- Dasselbe Bevölkerungssegment muss ohnehin demnächst zusätzliche Immissionen ertragen: die französische Umweltbehörde ACNUSA hat empfohlen, die Zahl der Direktstarts über die Schweiz zu erhöhen. Der EAP-Verwaltungsrat hat von dieser Empfehlung „zustimmend Kenntnis genommen“.
- Eine Vervielfachung der Kapazität bedeutet für die Bevölkerung um den Flughafen wegen seiner grossen Stadtnähe eine schwere Beeinträchtigung und Bedrohung. Der Stadt-flughafen muss der Region dienen und darf nicht zu einem europäischen „Hub“ auswachsen.

2. Forderungen

Für den Fall, dass die Schweizer Behörden ILS34 mit allen Nachteilen für die betroffene Bevölkerung gutheissen, müssen folgende Forderungen erfüllt werden:

- a) Es muss nachgewiesen werden, dass durch die Nutzung von ILS 34 das entstehende Gruppenrisiko nicht erhöht sondern eher gesenkt wird, d.h. die Werte im W-A-Diagramm (die Wahrscheinlichkeit eines Flugzeugabsturzes und der bei einem Absturz resultierende Schaden [Tote und Sachwerte]) nicht steigen sondern reduziert werden.
- b) Die Sichtlandungen nach bisherigen Flugplänen müssen entfallen.
- c) Der Anflug über ILS34 darf nur bei einer Nordwindkomponente ab 10 Knoten erfolgen, dies heisst maximal 4% der Landungen im Jahr. Gemäss der Risikoanalyse (Kurzfassung Juni 2001, S. 17) sollen Südlandungen „nur bei zwingenden meteorologischen Gegebenheiten“ Anwendung finden und nicht zu vermehrten Überflügen der südlich des Flughafens gelegenen Gebiete führen. Ausserdem müssen bei solchen Landungen die Nummer des Fluges, Flugzeugtyp, die Uhrzeit, sowie die Messwerte der Nordwindkomponente und diejenigen der Lärmpegel online auf der WebSite des EAP abrufbar sein.
- d) Während der Nachtstunden von 22:00 Uhr bis 07:00 Uhr darf auf der Direktstartroute nicht gestartet und per ILS34 nicht gelandet werden.
- e) Der Prozentanteil der Landungen aus Süden darf den durchschnittlichen prozentualen Anteil der Südlandungen der Jahre 1984-98 nicht übersteigen.
- f) Die Landungen gem. Anflugprofil werden erhebliche Lärmimmissionen im Bereich der Wohnzone / Baugebiete verursachen. Es sind Messungen mit Testflügen gem. Anflugprofil vorzunehmen und auszuwerten.

- g) Durch die Lärmimmissionen werden bei diversen Liegenschaften Verbesserungen der Schalldämmung notwendig. Es muss das Verursacherprinzip gelten.

Basel, 6. Juni 2005

Die Neutralen Quartiervereine

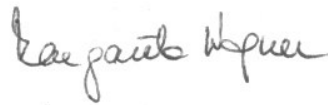
Neubad

Bachletten-Holbein

Spalen / Gotthelf



Dr. Christoph Wydler
(Präsident)



Margareta Wagner
(Co-Präsidentin)



Christine Hatz
(Co-Präsidentin)



Felix Stierli
(Ressort Luftverkehr)

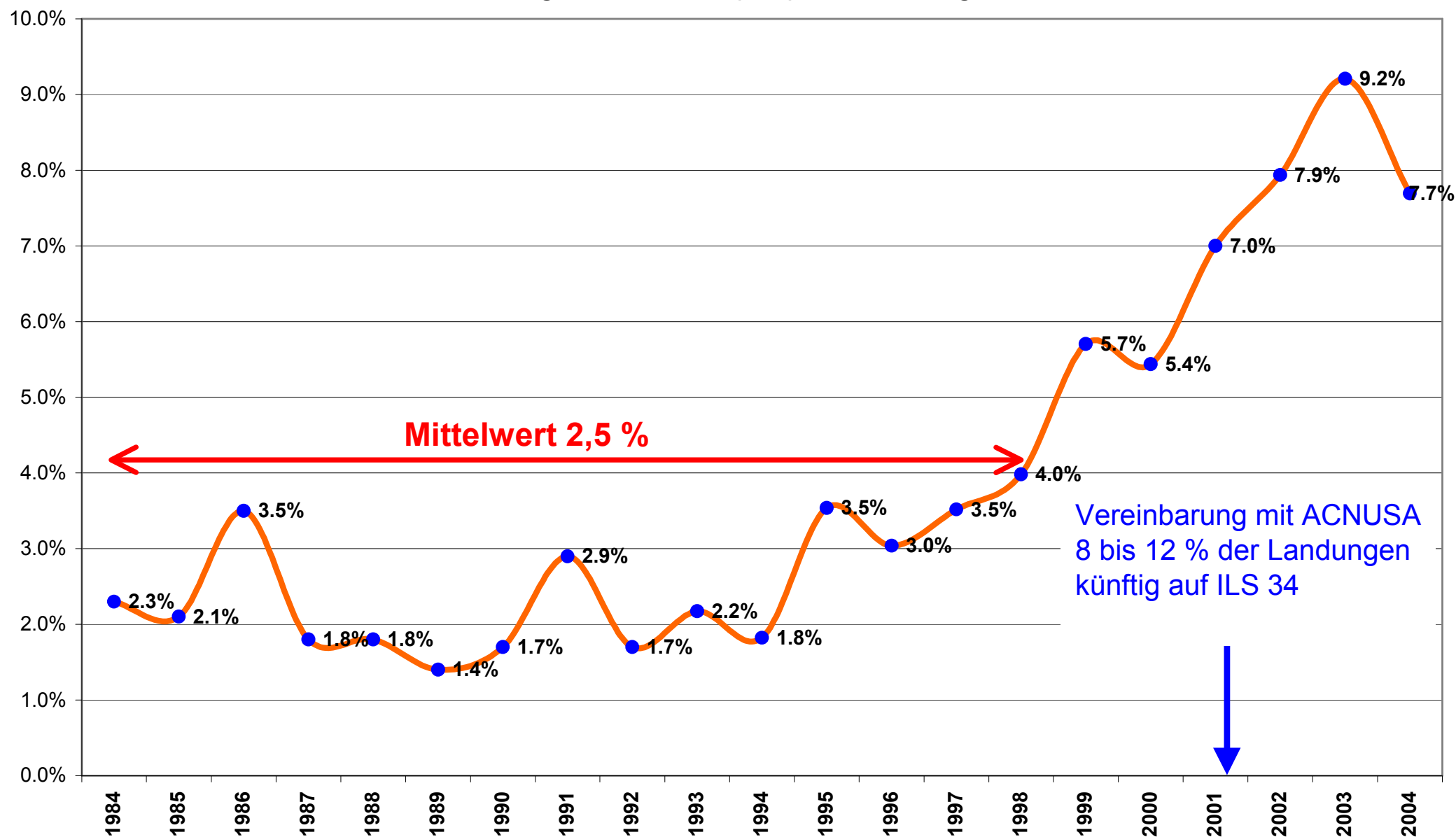


Matthias Fahrni
(Co-Präsident)



Diana Wieland
(Co-Präsidentin)

Anzahl Landungen auf Piste 34 (Süd) im Sichtanflugverfahren



Gemeinde Binningen
Eing. gelangt am:
25. FEB. 2003



Gemeinderat
Gemeinde Binningen
Curt-Goetz-Strasse 1
CH-4102 Binningen

Basel, 18. Februar 2003
U/Ref.: JWT

Auswertung Windstärken aus Norden

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne beantworten wir Ihre in Ihrem Schreiben vom 22. Januar 2003 gestellten Fragen im Zusammenhang mit der Einführung der ILS-34.

Zu den Fragen 1 und 2

Es liegt uns eine Auswertung des französischen Wetterdienstes für die Periode 1996-2001 vor. Gemäss dieser wurde die Nordwindkomponente von 5 Knoten während rund 10% der Zeit und jene von 10 Knoten während rund 2% der Zeit überschritten. Die Zahlen für die einzelnen Jahre 2001 und 2002 stehen uns zur Zeit nicht zur Verfügung. Unsere Abteilung Umwelt hat sie bei der Météo France angefordert und wird Ihnen diese sobald wie möglich nachliefern.

Zur Frage 3

Die Bemerkung von Herr Tschopp bezog sich offensichtlich auf die bestehende Praxis, bei der die Flugsicherung die Pistenrichtung nicht auf Grund der aktuellen momentanen Windwerte, sondern auf Grund einer Prognose der Meteo-France geändert wird. Die Prognoseunsicherheit bei zunehmender Nordwindtendenz führt dazu, dass eine gewisse Sicherheitsmarge berücksichtigt wird, damit die Rückenwindkomponenten sicher unter 10 Knoten bleiben. In der Praxis liegt daher der Wert etwa zwischen 5 und 7 Knoten.

Zur Frage 4

Nein – die oben erwähnte Praxis ist in den letzten Jahren gleichgeblieben. Die jährlichen Unterschiede sind daher weitgehend durch die erheblichen Schwankungen der Wetterwerte zu erklären.

Wir hoffen, dass wir Ihnen mit diesen Angaben dienen konnten und stehen bei weiteren Fragen gerne zur Verfügung

mit freundlichen Grüssen

EuroAirport

Jürg Rami
Direktor

z.K.: RR A. Balfmer (BL)
RR R. Lewin (BS)

Flughafen Basel-Mulhouse Aéroport de Bâle-Mulhouse
CH-4030 Basel F-68304 Saint-Louis Cedex
Telefon 061 / 325 31 11 Téléphone 03 89 90 31 11
Telefax 061 / 325 25 77 Télécopie 03 89 90 25 77
Internet www.euroairport.com