

Regierungsrat

Rathaus
4509 Solothurn
www.so.ch

Préfecture du Haut Rhin
Monsieur le Préfet Michel GUILLOT
7 rue Bruat
B.P. 10489
F- 68020 COLMAR Cedex

Solothurn, 30. August 2005

**Vernehmlassung zum Projekt Instrumentenlandesystem (ILS) auf Piste 34 des Flughafens
Basel-Mulhouse / Stellungnahme des Kantons Solothurn**

Monsieur le Préfet
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung, welche aufgrund der von Frankreich und der Schweiz ratifizierten Espoo-Konvention für grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfungen möglich wurde.

1. Ausgangslage

Der Kanton Solothurn führte unter der Leitung des Bau- und Justizdepartementes vom 15. April bis 14. Juni 2005 eine öffentliche Anhörung zum Projekt ILS 34 durch. An dieser beteiligten sich 26 Gemeinden und 10 regionale Organisationen. Die grosse Mehrheit der Vernehmlasser (19 von 26 Gemeinden und 8 von 10 Organisationen) lehnen das Projekt grundsätzlich ab. Die meisten Vernehmlasser machen konkrete Vorschläge zur Minimierung der negativen Auswirkungen des Projektes. Eine Zusammenstellung der Vernehmlassungseingaben findet sich im Anhang. Die Originaleingaben werden Ihnen mit separater Post zugestellt.

Der Kantonsrat, das Parlament des Kantons Solothurn, hat mit Beschluss vom 11. Mai 2005 den Regierungsrat eingeladen, Massnahmen zu prüfen, die geplanten Südanflüge auf den Euroairport Basel-Mulhouse zu verhindern.

Am 20. Juni 2005 fand ein Treffen zwischen dem Bund (Bundesamt für Zivilluftfahrt, BAZL) und den betroffenen Kantonen statt. Die Vertretungen der Kantone Bern, Basel-Landschaft, BaselStadt und Jura wiesen ebenfalls auf die generell kritische Haltung der Vernehmlasser hin. Die Aussprache diente zudem der Klärung offener Fragen zum Projektdossier.

Das BAZL spricht sich aus Sicherheitsüberlegungen und aufgrund internationaler Standards für Flughäfen dieser Grössenordnung klar für die Einrichtung eines ILS 34 aus. Dieses soll allerdings nur als Ersatz für das heutige Sichtanflugverfahren dienen. Das Bundesamt zeigt Verständnis für die Forderungen der Vernehmlasser, gewisse Pistennutzungsbedingungen nochmals zu hinterfragen.

2. Erwägungen

- Der Regierungsrat anerkennt den Sicherheitsgewinn durch den Ersatz des heutigen Sichtanflugverfahrens auf Piste 34 durch ein Instrumentenlandesystem. In eine umfassende Interessenabwägung muss allerdings neben der verbesserten Betriebssicherheit auf dem Flughafen Basel-Mulhouse auch die mit der Einführung verbundene starke Zunahme der Lärmbelastung der Bevölkerung in der Nord- und Nordwestschweiz einbezogen werden. Die Zahl der von Überflügen betroffenen Personen würde in der Schweiz um 5'000 im Bereich der Anflughöhe unter 1'000 m und um 48'000 im Bereich der Anflughöhe zwischen 1'000 und 2'000 m.ü.M. steigen. Daraus folgert der Regierungsrat zwingend, dass die Pistennutzungsbedingungen nur sehr restriktiv ausgestaltet werden dürfen und durch entsprechende Kontrollmechanismen ergänzt werden müssen.
- Eine zahlenmässige Limitierung der Südanflüge ist nicht vorgesehen, nur eine Limitierung des Prozentsatzes. Dieser Ansatz ist aus betriebswirtschaftlichen Gründen nachvollziehbar. Allerdings sind die Befürchtungen der Vernehmlasser sehr wohl berechtigt – und der Regierungsrat teilt deren Meinung –, dass dieser Ansatz mittel- und langfristig zu einer noch unbekannten zusätzlichen Lärmbelastung der überflogenen Gebiete führen wird. Auch dieser Sachverhalt führt zur Erkenntnis, dass einzig restriktive Pistennutzungsbedingungen und die Festlegung von Obergrenzen die Wohn- und Lebensqualität einer grossen Bevölkerungszahl langfristig sichern kann.
- Der Regierungsrat hat zur Kenntnis nehmen müssen, dass es sich beim Projekt ILS-34 um ein französisches Projekt handelt. Als Rechtsgrundlage dient der Staatsvertrag mit Frankreich vom 4. Juli 1949 über den Bau und den Betrieb des Flughafens Basel-Mulhouse. Die Durchführung der Flugsicherung ist den zuständigen französischen Behörden übertragen und zwar – soweit flugsicherungstechnisch notwendig – auch im schweizerischen Luftraum. Das heisst, dass die Zuständigkeit zur Einführung oder Änderung von Flugsicherungsverfahren bei den Franzosen liegt und nach französischem Recht zu erfolgen hat. Frankreich hat allerdings eine Informations- und Konsultationspflicht. Im vorliegenden Fall sind die französischen Behörden auf Ersuchen der Schweiz einen Schritt weiter gegangen und öffnen den schweizerischen Beschwerdeführern einen förmlichen Rechtsmittelweg in Frankreich. Erstinstanzliche Entscheide können nötigenfalls überprüft werden. Die Rechtslage ist vom Bundesamt für Justiz bestätigt worden.
- Aufgrund der rechtlichen Ausgangslage rückt der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt – es ist das Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes in der Schweiz – leider etwas in den Hintergrund. Das BAZL hat auf Anfrage des Kanton Solothurn betont, dass das ILS-Verfahren keine oder höchstens marginale raumrelevante Auswirkungen im Hinblick auf eine Abstimmung zwischen Bundessachplan und kantonalem Richtplan aufweise.
- Einzelne Vernehmlasser haben ein alternatives Anflugverfahren angeregt und vorgeschlagen, bereits ab der zweiten Jurakette in Richtung Norden einzuschwenken. Dieser Vorschlag zur Optimierung der Anflugroute ist den zuständigen Bundesbehörden zur Stellungnahme unterbreitet worden. Das BAZL hält in seiner Antwort fest, dass das Anflugverfahren durch die französische

Flugsicherungsbehörde unter Einbezug der schweizerischen Fachstelle skyguide erarbeitet worden ist und den internationalen Standards folgt. Vorhandenes Optimierungspotential sei bereits ausgenutzt worden. Das ILS bedinge einen langen, stabilisierten Anflug, so dass eine Verkürzung hinter die zweite Jurakette technisch nicht möglich sei.

- Verschiedene Vernehmlasser aus dem Kanton Solothurn haben eine Wertverminderung von Liegenschaften geltend gemacht. Aufgrund der Flughöhe und der Anzahl Überflüge kann nicht von einer Wertverminderung von Liegenschaften gesprochen werden. Das BAZL weist darauf hin, dass in diesem Bereich mit Belastungen aus dem Flugbetrieb von unter 40 dB(A) (Lr) zu rechnen ist (einzelne Ereignisse sind wahrnehmbar, gehen aber in der Gesamtbelastung unter). Mit einer solchen Belastung bestehen nach der Lärmschutzverordnung keinerlei Schutzansprüche.

3. Anträge

Der Regierungsrat fordert eine strengere Umschreibung der Pistennutzungsbedingungen und Ergänzungen flankierender Art, um die negativen Auswirkungen auf Raum und Umwelt zu minimieren. Deshalb stellt er folgende Anträge für die weitere Bearbeitung und Optimierung des Projektes ILS-34:

1. ***Es wird ausschliesslich und nur dann aus Richtung Süden gelandet, wenn die meteorologischen Bedingungen dies zwingend erfordern, d.h. bei einer durchschnittlichen Nordwindkomponente von >10 Knoten.***

Begründung:

Mit einer Obergrenze von durchschnittlich 10 Knoten ist es praktisch für alle Flugzeugtypen noch möglich, auf einer Piste mit der Länge wie sie Basel aufweist, sicher zu landen. Dies wurde vom BAZL entsprechend bestätigt.

Die Einführung des ILS auf der Piste 34 darf nicht dazu führen, dass gegenüber dem früheren Zustand mit dem 'risikoreicheren' Sichtanflugverfahren nun rascher auf Südlandungen umgestellt wird. Der neu gewonnene zusätzliche Sicherheitsgewinn ist kein Argument, um künftig die Piste 34 vermehrt für Landungen zu nutzen. Wir fordern mit Nachdruck die strikte Einhaltung der bisherigen Regelung hinsichtlich der Betriebsbedingungen und des Vorgehens bei der Pistenwahl. Eine Nordwindkomponente mit durchschnittlich 5 Knoten (vgl. bilaterale Vereinbarung, Pistennutzungsbedingungen) erachten wir für einen Pistenwechsel als zu tief und lehnen sie deshalb in dieser explizit festgeschriebenen Form ab.

2. ***Der prozentuale Verkehrsanteil der Piste 34 ist auf max. 8% zu beschränken.***

Begründung:

In den letzten 5 Jahren betrug der Anteil der Landungen auf Piste 34 5.5 – 8.3 % (2003: 8.3 %; 2004: 6.7 %). Im Vernehmlassungsbericht (S.23) wird ausdrücklich festgehalten, dass die jährliche Nutzungshäufigkeit der Piste 34 überwiegend unter 8% liegt. Wenn nur die heutigen Sichtanflüge mit der Einführung des ILS 34 ersetzt werden sollen, was von den französischen und schweizerischen Luftfahrtbehörden mehrmals bestätigt wurde, ist nicht verständlich und nachvollziehbar, weshalb der Anteil jetzt plötzlich auf max. 12 % erhöht werden soll. Dieser zusätzlich eingebaute Spielraum lehnen wir strikte ab.

3. *Der Anflug auf den Gleitpfad muss mit der grösstmöglichen, technisch machbaren Flughöhe erfolgen, d.h. in einer Höhe über dem Thal von mind. 2'100 m.ü.M.*

Begründung:

Die geografische Lage des Punktes, bei welchem die Flugzeuge auf den Leitstrahl einschwenken, bestimmt die Überflughöhe während des Anfluges auf den Gleitpfad. Der Gleitpfad ist deshalb so weit wie möglich nach Südosten zu verlängern. Gemäss Vernehmlassungsbericht (S. 27) kann das Eindrehen auf die Pistenachse mit Radarführung sogar auf einer Höhe von 2'133 m.ü.M. erfolgen. Diese technisch machbare Möglichkeit ist in der Praxis auszuschöpfen.

4. *Zur Entschärfung des erwarteten Nutzungskonfliktes mit der Kleinaviatik sind Lösungen aufzuzeigen.*

Begründung:

Der Luftraum wird während den ILS-Betriebszeiten für die Leichtaviatik stark eingeschränkt. Davon betroffen sind grössere zusammenhängende Gebiete im Kanton Solothurn. Die Jurahöhen sind beliebte und stark genutzte Gebiete für Segelflieger und Gleitschirmpiloten. Die Antworten der zuständigen Behörden zur Entschärfung und Entflechtung des Nutzungskonfliktes konnten bis heute nicht befriedigen. Es sind Lösungen aufzuzeigen und zu kommunizieren, wie der Sicherheit der motorlosen Luftraumbenutzer Rechnung getragen wird.

5. *Zwischen 22.00 und 07.00 Uhr erfolgen keine Direktstarts über die Schweiz und keine ILS-Landungen.*

Begründung:

Die Betriebszeiten auf dem Flughafen Basel-Mulhouse sind vollständig an diejenigen der Landesflughäfen Zürich und Genf anzugleichen. Für die Festlegung der Betriebszeiten ist der Flughafen-Verwaltungsrat zuständig. Wir erwarten eine Unterstützung dieses Anliegens auch durch die französische Luftfahrtbehörde.

- 6. Die Bewilligungsbehörde sorgt dafür, dass auch auf Schweizer Boden ein Kontrollorgan über die Einhaltung der Pistennutzungsbedingungen wacht, Lärmmessungen durchführt und Sanktionen verhängt (analog der ACNUSA, welche in Frankreich diese Aufgaben seit 1999 wahrnimmt).**

Begründung:

Das Controlling und Reporting der vereinbarten Pistennutzungsbedingungen ist von entscheidender Bedeutung. Es kann dazu dienen, eine Vertrauensbasis zwischen der Flughafendirektion, den Luftfahrtbehörden beider Länder und der betroffenen Bevölkerung und ihren Behörden zu schaffen und zu erhalten.

- 7. Wenn in einem Jahr mehr als 8 % (entsprechend dem festgelegten prozentualen Verkehrsanteil) der Anflüge von Süden her auf Piste 34 erfolgen, sind sofort konkrete Massnahmen zur Senkung der künftigen Anflüge einzuleiten.**

Begründung:

Es ist vorgesehen, dass die französische und die schweizerische Seite jährlich einen Begleitbericht über den Anteil und die Bedingungen der Benützung der Piste 34 für Landungen während des abgelaufenen Jahres erstellen. Es ist nicht einzusehen, weshalb erst „Beratungen“ aufgenommen werden sollen, wenn während *zwei* aufeinander folgenden Jahren Überschreitungen eingetreten sind. Die Interventionsschwelle bei 8 % liegt im langjährigen Durchschnitt immer noch unter dem bisherigen Anteil Südlandungen. Wenn davon ausgegangen wird, dass das ILS nur dem Ersatz des bisherigen MVI-Anflugverfahrens dienen soll, ist diese Interventionsschwelle richtig.

- 8. Die bilaterale Absichtserklärung betreffend Projekt ILS 34, , zusammen mit den Konsequenzen im Falle von Überschreitungen, ist auf politischer Ebene festzuschreiben und zu unterzeichnen (Département / Minister).**

Begründung:

In den Vernehmlassungsunterlagen wird vorgeschlagen, die bilaterale Absichtserklärung von den Direktoren der französischen und schweizerischen Luftfahrtbehörden zu unterzeichnen. Angesichts der Tragweite der Auswirkungen des Projektes ILS 34 erachten wir die Festschreibung der Bestimmungen auf Fachebene als ungenügend. Aus politischen Überlegungen regen wir eine Unterzeichnung des Abkommens auf Ministerebene an. Die Einbindung der politischen Ebene ist insofern gerechtfertigt, als bei allfälligen Überschreitungen entsprechende Massnahmen/Sanktionen umzusetzen sind. Diese schlagen nur mit politischer Unterstützung durch.

Eine weitergehende Forderung aus der Vernehmlassung, die Absichtserklärung in Form eines Zusatzes zum Staatsvertrag aus dem Jahre 1949 auszugestalten, erachten wir als unnötig und verfahrensmässig als zu schwerfällig.

- 9. *Es ist eine Risikoanalyse durchzuführen, welche sowohl das Katastrophenrisiko im Falle eines Absturzes über dicht besiedeltem schweizerischem Staatsgebiet, als auch risikorelevante Einrichtungen (Industrie, aber auch Spitäler) im Sinne von Art. 10 des Umweltschutzgesetzes angemessen berücksichtigt.***

Begründung:

Wie bereit weiter oben erwähnt, ist die neu von Überflügen betroffene Bevölkerungszahl und -dichte in der Schweiz im Vergleich zu Frankreich sehr hoch. Neben der Betriebssicherheit des Flughafens Basel-Mulhouse ist die Sicherheit der betroffenen Bevölkerung gleichwertig zu berücksichtigen.

- 10. *Die Lärmberechnungen für das schweizerische Staatsgebiet sind von der eidgenössischen Materialprüfzentrale (EMPA) zu überprüfen.***

Begründung:

Nach dem Vernehmlassungsbericht (S. 41) beruht die Modellierung der Lärmkurven auf dem Simulationsprogramm INM der amerikanischen Zivilluftfahrtbehörde. Dieses Programm berücksichtigt offenbar die Terrainunterschiede nicht. Wir erachten aber die Berücksichtigung der Topographie, gerade im Hinblick auf die Schallausbreitung in den Tälern der überflogenen Gebiete (u.a. Region Thal), als zwingend notwendig. Wir beantragen daher eine Überprüfung der Lärmkurven durch die EMPA, welche mit dem Programm FULA-2 auch Terrainunterschiede berücksichtigt.

Wir danken für die wohlwollende Prüfung und Berücksichtigung unserer Anträge. Wir bitten Sie abschliessend, allen Vernehmlassern, also auch den Gemeinden und regionalen Organisationen, entsprechend den Ankündigungen ein Rechtsmittel zu eröffnen.

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.

Walter Straumann
Landammann

sig.

Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

Kopien an:

- M. le Commandant d'aéroport, Flughafen Basel-Mulhouse, 4030 Basel
- Bundesamt für Zivilluftfahrt, Herrn Direktor Raymond Cron, Maulbeerstrasse 9, 3003 Bern
- Kantonsregierungen Baselland, Baselstadt, Jura und Bern

Anhang:**Zusammenstellung der Eingaben aus der Vernehmlassung****Eingegangene Stellungnahmen****Grundsätzliche Haltung zum Projekt
ILS-34****A. Gemeinden**

1. Büren	Neutral, mit Vorschlägen
2. Zullwil	Neutral
3. Holderbank	Ablehnend, mit Vorschlägen
4. Welschenrohr	Ablehnend, mit Vorschlägen
5. Nunningen	Ablehnend, mit Vorschlägen
6. Mümliswil-Ramiswil	Ablehnend, mit Vorschlägen
7. Dornach	Neutral, mit Vorschlägen
8. Balsthal	Ablehnend, mit Vorschlägen
9. Herbetswil	Ablehnend, mit Vorschlägen
10. Laupersdorf	Ablehnend, mit Vorschlägen
11. Oensingen	Ablehnend, mit Vorschlägen
12. Solothurn	Ablehnend, mit Vorschlägen
13. Bärschwil	Neutral, mit Vorschlägen
14. Matzendorf	Ablehnend, mit Vorschlägen
15. Egerkingen	Ablehnend, mit Vorschlägen
16. Aedermannsdorf	Ablehnend
17. Niederwil	Ablehnend, mit Vorschlägen
18. Balm bei Günsberg	Ablehnend, mit Vorschlägen
19. Flumenthal	Ablehnend, mit Vorschlägen
20. Hubersdorf	Ablehnend, mit Vorschlägen
21. Günsberg	Ablehnend, mit Vorschlägen
22. Himmelried	Neutral, mit Vorschlägen
23. Riedholz	Ablehnend, mit Vorschlägen
24. Büsserach	Neutral, mit Vorschlägen
25. Breitenbach	Neutral, mit Vorschlägen
26. Oensingen	Ablehnend, mit Vorschlägen

B. Regionale Organisationen

1. Delta- und Gleitschirmclub Falk, Balsthal	Ablehnend, mit Vorschlägen
2. Rechtsanwälte Ettler et. al. i.A. des Schutzverbandes	Ablehnend, mit Vorschlägen
3. Verein für ein attraktives Thierstein ohne Fluglärm	Ablehnend, mit Vorschlägen
4. Ammännerkonferenz Dorneck	Neutral, mit Vorschlag
5. VCS	Ablehnend, mit Vorschlägen
6. Verein Region Thal	Ablehnend, mit Vorschlägen
7. Schweizer Flugplatzverein	Ablehnend, mit Vorschlägen

8. Interessengemeinschaft Naturschutz Thal	Ablehnend, mit Vorschlägen
9. Ammännerkonferenz Thierstein	Neutral, mit Vorschlägen
10. Bürgerkomitee für den Erhalt der Lebensqualität	Ablehnend, mit Vorschlägen

Zusammenstellung

Gemeinden:

Neutral:	1
Neutral mit Verbesserungsvorschlägen*:	6
Ablehnend:	1
Ablehnend mit Verbesserungsvorschlägen*:	18

Regionale Organisationen:

Neutral mit Verbesserungsvorschlägen*:	2
Ablehnend mit Verbesserungsvorschlägen*:	8

* Die Verbesserungsvorschläge sind in der Stellungnahme des Regierungsrates differenziert enthalten.

(Original-Stellungnahmen aus der Vernehmlassung folgen mit separater Post)