

Themen zum Problem:

Südanflüge nach Flughafen Basel Mulhouse und "neue Luftraumeinteilung über dem Jura"; ILS (Instrumentenlandesystem)

(die Zusammenstellung besteht aus Zeitungs- und Online-Berichten)

Binninger Gemeinderat protestiert gegen Fluglärm



Binningen. sda/baz. Wegen massiver Lärmstörungen durch Südanflüge auf Basel-Mülhausen hat der Gemeinderat von Binningen beim Flughafen protestiert. Das Schreiben ging auch an das Eidg. Departement Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

Foto Keystone

Ebenso erhielten die Regierungen beider Basel den von der Gemeinde am Dienstag veröffentlichten Brief. Der Gemeinderat nimmt darin namentlich Bezug auf zahlreiche Fluglärmbeschwerden aus der Zeit vom 4. bis zum 6. März. Vor allem Flüge zwischen 22 und 24 Uhr sowie zwischen 5 und 6 Uhr hätten die Nachtruhe massiv gestört.

An jenen Tagen seien die Wetterbedingungen aber während längerer Zeitfenster so gewesen, dass gar keine Notwendigkeit für Südanflüge bestanden habe, hält der Gemeinderat weiter fest. Er schliesse sich den Beschwerden der Bevölkerung an. Von Flughafendirektor Jürg Rämi fordert er eine umgehende Stellungnahme.

Weiter fordert der Gemeinderat die strikte Einhaltung der geltenden Nachtruheregelung, die Einführung eines Nachtflugverbots von 22 bis 7 Uhr, weniger Flugverkehr in den Einschlaf- und Aufwachstunden sowie an den Wochenenden, den Verzicht auf schwere Frachtmaschinen über Siedlungsgebiet und Sicherheit für die Wohnbevölkerung.

Beschwerden häufen sich

Zudem verlangt der Gemeinderat eine transparente und rasche Informationspolitik

sowie die strikte Einhaltung der Regeln für den Südanflug mittels des neuen Instrumentenlandesystems ILS 34. Das System war vor Weihnachten 2007 eingeführt worden; inzwischen häufen sich Beschwerden in den betroffenen Gemeinden.

Neben zunehmenden Südanflügen werden auch Befürchtungen wegen niedriger Flüge über besiedeltem Gebiet laut, wie Medienberichten der vergangenen Tage zu entnehmen war. Gemäss dem Vertrag zwischen der Schweiz und Frankreich dürften Südanflüge mit ILS 34 nur stattfinden, wenn der Wind keine Landung von Norden her zulässt.

Wenn der Anteil der Südanflüge 8 Prozent aller Anflüge erreicht, müssten zudem die Flughafen-Verantwortlichen die Lage analysieren; ab 10 Prozent wären korrigierende Massnahmen nötig. Betroffene, darunter die Gemeinde Binningen, hatten sich vor der Einführung des ILS 34 gegen das System gewehrt, blieben aber erfolglos.

BAZ Online, 18. März 08

Erweiterter Luftraum für Flughafen Basel-Mülhausen festgelegt

Bern, 15.02.2007 - Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat den erweiterten Luftraum für den Flughafen Basel-Mülhausen festgelegt. Grund für die Ausdehnung ist die Inbetriebnahme des Instrumentenlandesystems auf die Südpiste 34 im kommenden Herbst. Kleinere Anpassungen haben die Lufträume für drei Regionalflugplätze und einen Militärflugplatz erfahren.

Im Herbst stellt der Flughafen Basel-Mülhausen das Instrumentenlandesystem (ILS) auf die Piste 34 in Dienst. Die für die Flugsicherung zuständigen französischen Behörden hatten die Installation des ILS im letzten Mai genehmigt. Das System ersetzt das bisherige Anflugverfahren mit einem kurvenähnlichen Manöver auf Sicht kurz vor der Landung. Das BAZL unterstützt aus Sicherheitsgründen die Einrichtung eines ILS auf die Piste 34, bietet es den Piloten doch sowohl horizontal wie vertikal eine verlässliche automatisierte Flughilfe. Das Amt stellte jedoch gegenüber den französischen Behörden eine Bedingung: Das System darf nur benutzt werden, wenn die Stärke des Nordwindes keine Landungen von Norden mehr zulässt. Diese Forderung und weitere klare Vorgaben für die Verwendung des Landesystems flossen in eine Vereinbarung zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Länder ein. In den letzten Jahren betrug der Anteil Südlandungen auf dem Flughafen Basel-Mülhausen zwischen 4 und 8 Prozent.

Anflüge auf ein ILS sind gekennzeichnet durch einen zwischen 15 und 20 Kilometer langen, geraden und in der Verlängerung der Pistenachse verlaufenden Endanflug. Um die Anflüge auf das ILS 34 sicher abwickeln zu können, muss der von der Flugsicherung kontrollierte Luftraum im Süden des Flughafens erweitert werden. Der gemeinsam mit den französischen Stellen und den Aviatikverbänden erarbeitete Luftraum umfasst in etwa ein Gebiet zwischen Pruntrut, Sissach, Olten und Wangen an der Aare. Die Untergrenze des Luftraumes variiert zwischen 5700 und 8500 Fuss (zirka 1700 respektive 2500 Meter) über Meer. Im letzten Herbst hatte das BAZL diesen Luftraum bei den fliegerischen Kreisen in eine Konsultation

gegeben sowie die Kantone Basel-Stadt, Basellandschaft, Solothurn, Bern und Jura über die Anpassungen informiert.

Inzwischen hat das BAZL den erweiterten Luftraum für den Flughafen Basel-Mülhausen definitiv festgelegt. Durch die Ausdehnung des kontrollierten Luftraumes verringert sich der frei verfügbare Luftraum für die Kleinaviatik (vor allem Segelflieger und Hängegleiter). Um die Einschränkungen für diese Benutzer so gering wie möglich zu halten, soll der kontrollierte Luftraum nur aktiv sein, wenn tatsächlich Anflüge auf das ILS 34 stattfinden. In der übrigen Zeit ist vorgesehen, dass der Luftraum allen Pilotinnen und Piloten uneingeschränkt offen steht. Sie müssen einzig eine bestimmte Funkfrequenz auf Empfang eingestellt haben.

Aus Sicherheitsüberlegungen ist diese Lösung mit einem temporären Luftraum nur tragbar, wenn sich die Piloten der Kleinaviatik korrekt verhalten und das Gebiet bei einer Aktivierung für Anflüge auf das ILS 34 freigeben. Die Flugsicherung wird in den nächsten Monaten im Auftrag des BAZL das Verfahren mit dem An- und Abschalten des Luftraumes testen. Während dieser Versuchsphase finden noch keine Anflüge auf das ILS 34 statt.

Neben dem Luftraum für den Flughafen Basel-Mülhausen hat das BAZL auch denjenigen für die drei Regionalflugplätze Les Eplatures, Samedan und Sitten sowie für den Militärflugplatz Dübendorf angepasst. In diesen vier Fällen handelt es sich um geringfügige Änderungen, hauptsächlich um sicherzustellen, dass die Flugwege vollumfänglich innerhalb des kontrollierten Luftraumes verlaufen. Die neuen Lufträume treten alle am 15. März in Kraft.

Adresse für Rückfragen:

Für Medienschaffende:

Kommunikation BAZL

BAZ Online 31.10.06

wenige Ost-West-Starts



Foto Roland Schmid

Basel/Liestal. SDA/baz. Im Fluglärmbericht 2005 betreffend den Flughafen Basel-Mulhouse kritisieren die Regierungen der beiden Basel erneut die zu geringe Nutzung der Ost-West-Piste. Diese ist wie schon im Vorjahr weiter abgesunken.

Der Anteil der Weststarts sei 2005 nur noch bei 5,9 Prozent gelegen, teilten die beiden Regierungen am Dienstag mit. 2004 waren es dagegen noch 12,6 Prozent, 2003 gar 18 Prozent gewesen.

Die beiden Regierungen erneuerten daher ihre schon im Vorjahr geäußerte Kritik: Die bei der Verlängerung der Ost-West-Piste vorgesehene Quote von 20 bis 25 Prozent sei «klar nicht erreicht» worden. Dies sei «nicht befriedigend».

Hauptursache sei zwar die Veränderung des Flottenmixes: Die vermehrt eingesetzten grösseren Flugzeuge könnten die kurze Piste nicht oder nur begrenzt nutzen. Die Regierungen bekräftigten aber ihre Forderung, die Bemühungen für mehr Ost-West-Starts fortzusetzen.

Insgesamt «kein Handlungsbedarf»

Insgesamt sehen die Regierungen aufgrund des Berichts der Fluglärmkommission aber «gegenwärtig keinen besonderen Handlungsbedarf». Die Zahl der Flugbewegungen nahm 2005 um 6 Prozent auf 82'142 Starts und Landungen zu, dies bei einem Anstieg des Passagieraufkommens um 30 Prozent.

Von den Fluglärmmissionen betroffen waren weiterhin in erster Linie der Norden und Süden des Flughafens. Auf den Norden entfielen 57 Prozent und auf den Süden 40 Prozent aller Flugbewegungen.

Gegenüber dem Vorjahr um 8 Prozent angestiegen ist die Zahl der Nachtflüge. Prozentual am stärksten war dies zwischen 22 bis 23 Uhr der Fall, während der Anteil zwischen 24 und 5 Uhr leicht niedriger war als im Vorjahr.

Positiv sei im weiteren, dass die Direktstartvereinbarung weiterhin eingehalten wurde: Im Tagesdurchschnitt wurden 4,7 solcher Abflüge von Strahlflugzeugen verzeichnet, dies bei einer Limite von acht Abflügen.

Skyguide / BAZL / SHV 28.sept.06

[Anpassung Luftraumstruktur 2007](#) (Pdf 1,6 Mb)

4.10.06

BAZL Online 15.9.06

Luftraum für Flughafen Basel-Mülhausen in Vernehmlassung

Bern, 15.09.2006 - Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) gibt den neu konzipierten Luftraum für den Flughafen Basel-Mülhausen bei den fliegerischen Kreisen in die Vernehmlassung und informiert gleichzeitig die Kantone. Grund für die Ausdehnung des kontrollierten Luft-raumes ist die Inbetriebnahme des Instrumentenlandesystems auf die Südpiste 34 im Herbst 2007. Es ist geplant, den Luftraum nur zu aktivieren, wenn Anflüge auf das ILS 34 stattfinden.

Im vergangenen Mai hatten die französischen Behörden die Installation eines ILS auf die Piste 34 des Flughafens Basel-Mülhausen bewilligt. Es soll das bestehende Verfahren mit einem Endanflug nach Sicht ersetzen. Gemäss Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Frankreich ist die französische Seite für die Flugsicherung auf dem binational betriebenen Flughafen verantwortlich. Das BAZL unterstützt aus Sicherheitsüberlegungen die Einrichtung eines ILS auf die Piste 34. Das Amt knüpfte seine Zusage aber an die Bedingung, dass das System nur benutzt werden darf, wenn die Wetterverhältnisse (konkret die Stärke des Nordwindes) keine Landungen von Norden mehr zulassen. Diese Forderung floss denn auch in eine Benutzungsvereinbarung zwischen den Zivilluftfahrtbehörden beider Länder ein. In den letzten fünf Jahren fanden zwischen 5 und 8 Prozent der Landungen von Süden her statt.

Aus Sicherheitsgründen erfolgen An- und Abflüge von Flugzeugen, die nach Instrumenten verkehren, in Lufträumen, in denen die Flugsicherung den Verkehr lenkt. Dadurch können die Flugwege dieser Maschinen vom restlichen, zumeist nach Sicht fliegenden Verkehr getrennt und geschützt werden. Da der Anflug auf das ILS 34 des Flughafens Basel-Mülhausen über ein neues Gebiet führen wird, muss folglich der von der Flugsicherung kontrollierte Luftraum angepasst, das heisst ausgedehnt werden.

Das BAZL hat in Zusammenarbeit mit der französischen und der Schweizer Flugsicherung sowie mit Vertretern der Aviatikverbände den zusätzlich erforderlichen Luftraum für das ILS 34 auf dem Flughafen Basel-Mülhausen definiert. Er umfasst in etwa ein Gebiet zwischen Pruntrut, Sissach, Olten und Wangen an der Aare. Die Untergrenze des Luftraumes variiert zwischen 5700 Fuss (rund 1700 Meter) und 8500 Fuss (rund 2500 Meter) über Meer. Die Untergrenze des Luftraumes entspricht aber nicht dem eigentlichen Flugweg. Da der Luftraum eine Art Schutzhülle bildet, liegt die Flugroute immer oberhalb der definierten Untergrenze (in der Regel um 500 Fuss).

Der erweiterte kontrollierte Luftraum für den Flughafen Basel-Mülhausen bewirkt eine Einschränkung der Bewegungsfreiheit für die Kleinaviatik (vor allem Segelflieger und Hängegleiter). Um die Beeinträchtigungen für diese Benutzer möglichst gering zu halten, sieht das BAZL vor, den Luftraum nur zu aktivieren, wenn tatsächlich Anflüge auf das ILS 34 stattfinden. Ist dies nicht der Fall, sollen Pilotinnen und Piloten den Luftraum weiterhin ohne Auflagen benutzen können. Voraussetzung für diese Lösung ist allerdings mit Blick auf die Sicherheit, dass sich die Benutzer korrekt verhalten und den Luftraum bei einer Aktivierung für das ILS 34 freigeben. Das BAZL will im Frühjahr 2007 mit einer Testphase das Verfahren mit dem Sperren und Freigeben des Luftraumes überprüfen. Während der Versuchsphase

werden noch keine Anflüge auf das ILS durchgeführt. Die Inbetriebnahme des Systems ist für Herbst 2007 vorgesehen.

Das BAZL gibt den neuen Luftraum für den Flughafen Basel-Mülhausen in den nächsten Tagen bei den fliegerischen Kreisen bis Ende Oktober in die Vernehmlassung. Gleichzeitig informiert das Amt die fünf unter dem Luftraum liegenden Kantone Basel-Stadt, Basellandschaft, Solothurn, Bern sowie Jura über die Anpassungen. Der Entscheid des Amtes zum Luftraum ist für Anfang 2007 zu erwarten.

Adresse für Rückfragen:

Für Medienschaffende:

Kommunikation BAZL

Telefon: 031 324 23 35

Herausgeber:

Bundesamt für Zivilluftfahrt

Internet: <http://www.aviation.admin.ch>

BAZ Online vom 15.9.06

Neuer Luftraum für EuroAirport in der Vernehmlassung



Der EuroAirport aus der Luft. Foto
Erich Meyer

Bern/Basel. SDA/baz. Die Aviatikverbände können zur geplanten Ausdehnung des kontrollierten Luftraums über dem Flughafen Basel-Mulhouse Stellung nehmen. Grund für die Befragung ist ein neues Anflugverfahren auf die Südpiste 34 im Herbst 2007.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) gibt den neuen Luftraum für den EuroAirport bei den fliegerischen Kreisen bis Ende Oktober in die Vernehmlassung. Gleichzeitig informiert es

die fünf unter dem Luftraum liegenden Kantone Basel-Stadt, Baselland, Solothurn, Bern und Jura über die Anpassungen.

Im Mai hatten die französischen Behörden die Installation eines Instrumentenlandesystems (ILS) auf die Piste 34 bewilligt. Es soll das bestehende Verfahren mit einem Endanflug nach Sicht ersetzen. Für die Flugsicherung auf dem binational betriebenen Flughafen ist die französische Seite zuständig.

Gebiet zwischen Pruntrut, Sissach, Olten und Wangen an der Aare

Das BAZL unterstützt aus Sicherheitsüberlegungen die Einrichtung eines ILS auf die Piste 34. Das Amt knüpfte seine Zusage aber an die Bedingung, dass das System nur benutzt werden darf, wenn die Stärke des Nordwindes keine Landungen von Norden mehr zulässt. Zwischen fünf und acht Prozent der Landungen finden von Süden her statt.

Das BAZL hat in Zusammenarbeit mit der Flugsicherung und den Aviatikverbänden den zusätzlich erforderlichen Luftraum definiert. Er umfasst ein Gebiet zwischen Pruntrut, Sissach, Olten und Wangen an der Aare. Das ISL schränkt die Bewegungsfreiheit für Segelflieger und Hängegleiter ein.

Um die Beeinträchtigungen für die Kleinaviatik möglichst gering zu halten, sieht das BAZL vor, den Luftraum nur zu aktivieren, wenn tatsächlich Anflüge auf das ILS 34 stattfinden. Im Frühjahr 2007 ist eine Testphase mit dem Sperren und Freigeben des Luftraumes vorgesehen. Das System soll Herbst 2007 in Betrieb genommen werden.

BAZ Online vom 7.7.06

Gemeinsamer Luftraum Schweiz-Frankreich ist machbar

Bern. SDA/baz. Die Schweiz und Frankreich könnten einen gemeinsamen Luftraum bilden. Eine Studie der Flugsicherungsunternehmen Skyguide und DSNA hat die Machbarkeit belegt. Die Idee wird weiter verfolgt, wie das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) am Freitag mitteilte.

Hintergrund der Studie ist das Projekt der EU für einen einheitlichen europäischen Luftraum (Single European Sky SES), das die Bildung so genannter funktionaler Luftraumblöcke (FAB) vorsieht. Diese sollen entlang der Verkehrsströme angelegt sein und sich nicht wie heute an den Landesgrenzen orientieren.

Der Bundesrat hat eine Teilnahme der Schweiz am SES gutgeheissen. Die FAB sollen konsequent nach betrieblichen Kriterien festgelegt werden. Dadurch soll die Zersplitterung der Flugsicherungsdienste beendet und die Leistungsfähigkeit des europäischen Flugsicherungsnetzes verbessert werden.

Da Teile der Schweiz und Frankreichs von praktisch den gleichen intensiven Verkehrsströmen genutzt werden, haben Skyguide und die Direction des services de la navigation aérienne (DSNA) eine Machbarkeitsstudie für einen gemeinsam betriebenen FAB durchgeführt.

Darin kommen sie zum Schluss, dass ein Luftraumblock Schweiz- Frankreich die Vorgaben des SES erfüllen würde. Eine Fusion von Skyguide und DSNA ist laut BAZL aber kein Thema. Die Bildung eines FAB erfordert die Zustimmung der politischen Instanzen beider Staaten. In der Schweiz liegt die Kompetenz dafür beim Bundesrat.

BAZ Online 26.5.06

Binningen hat zum ILS nichts zu sagen

BERICHTE AM FREITAG IN DER BAZ - UND IM EPAPER

Liestal. baz. Die Gemeinde Binningen hat einen Rechtsstreit gegen das geplante Instrumentenlandesystem (ILS) für den EuroAirport verloren. Das Baselbieter Kantonsgericht wies ihre Beschwerde mit der Begründung ab, Bundesrecht und Staatsvertrag stünden über der Gemeindeautonomie. Zwar stiess die Gemeinde beim Gericht auf Verständnis mit ihrem Anliegen: Es sei schon etwas frustrierend, vom ILS 34 betroffen zu sein, ohne sich wehren zu können, meinte dazu Richter Ernst Lerch.

Gemeinden haben nichts zu melden..... [mehr](#) pdf 233Kb

BAZ Online 23.5.06

ILS 34 auf EuroAirport vor Realisierung

Basel. SDA/baz. Das geplante Instrumentlandesystem ILS 34 für den EuroAirport Basel-Mülhausen (EAP) ist einen Schritt weiter: Der französische Transportminister hat den Erlass über den Bau und den Betrieb des ILS auf der Südpiste 34 des EAP publiziert.

Gemäss dem im französischen Amtslatt veröffentlichten Entscheid wird der Direktor der französischen Zivilluftfahrtbehörde DGAC mit der Umsetzung des Erlasses beauftragt. Der Erlass kann vor dem Obersten Verwaltungsgericht in Paris angefochten werden.

Das ILS 34 auf dem binationalen EAP soll im Herbst 2007 in Betrieb genommen werden, wie die Flughafendirektion am Dienstag mitteilte. Die Arbeiten sollen in den nächsten Tagen ausgeschrieben werden.

Über die Benutzungsbedingungen für das Instrumentlandesystem hatten sich die Zivilluftfahrtbehörden beider Länder im Februar 2006 geeinigt. In der Vereinbarung wird

namentlich festgehalten, dass auf dem EAP nur bei zwingenden Wetterverhältnissen von Süden her gelandet werden darf.

- [Karte: ILS 34 Überflugsbereich](#)
- [ILS - das neue Anflugverfahren auf den EuroAirport](#)

BAZ vom 8.April 06

[Elsässer wollen Nachtruhe wie die Schweiz](#) PDF 228 Kb

12.4.06

Mitteilung des BAZL vom 22.2.06

Benutzungsbedingungen für ILS 34 auf dem Flughafen Basel-Mülhausen optimiert

Die Luftfahrtbehörden der Schweiz und Frankreichs haben die Benutzungsbedingungen für das geplante Instrumentenlandesystem (ILS) auf die Südpiste 34 des Flughafens Basel-Mülhausen optimiert. Die Überprüfung der Nutzung von Piste 34 erfolgt mit einem zweistufigen Verfahren, sobald der Anteil der Landungen von Süden während eines Jahres mehr als 8 respektive 10 Prozent beträgt. Diese Regelung trägt den Bedenken von Schweizer Seite vor einer Zunahme der Südanflüge Rechnung. Der Direktor des BAZL, Raymond Cron, und der Direktor der französischen Luftfahrtbehörde, Michel Wachenheim, haben die entsprechende Vereinbarung unterzeichnet. Das BAZL steht aus Sicherheitsgründen unverändert hinter dem Projekt eines ILS 34.

Das ILS für die Piste 34 soll das heutige Verfahren für Südanflüge ablösen, bei dem die Flugzeuge am Schluss in einem kreisähnlichen Manöver nach Sicht und ohne Instrumentenunterstützung landen müssen. Für einen Flughafen von der Bedeutung Basel-Mülhausens gehören ILS auf beiden Seiten einer Piste international zur Standardausrüstung. Ein ILS ermöglicht einen stabileren und regelmässigeren Endanflug, was sich positiv auf die Sicherheit auswirkt. In der Regel erfolgen die Landungen in Basel-Mülhausen auf die Nordpiste 16, die mit einem ILS ausgerüstet ist. Südanflüge sind lediglich bei zu starkem Nordwind nötig. In den vergangenen Jahren lag der Anteil der Südanflüge zwischen 5,3 und 8,3 Prozent.

Die für die Flugsicherung zuständigen französischen Behörden hatten im April letzten Jahres in Absprache mit dem BAZL eine Konsultation der betroffenen Schweizer Behörden und Bevölkerung zum Projekt ILS 34 durchgeführt. Das BAZL unterstützt mit Blick auf die Sicherheit die Installation eines ILS. Es hat jedoch gegenüber den französischen Behörden stets zum Ausdruck gebracht, dass das System nur als Ersatz für das heutige Sichtanflugverfahren dienen darf. Weder eine Umkehr des Grundsatzes, dass Landungen im Normalfall von Norden her erfolgen, noch eine nicht durch das Wetter bedingten Zunahme der Südanflüge wären für die Schweizer Seite akzeptabel gewesen. Entsprechend waren die Voraussetzungen für die Benutzung des ILS 34 in einer Vereinbarung festgehalten worden.

Nachdem von den Schweizer Kantonen und Gemeinden sowie aus der Bevölkerung während der Konsultation verschiedene Anpassungsbegehren für das Projekt eingegangen waren, verlangte das

BAZL, nochmals mit der französischen Seite über Teilaspekte der Benutzungsvereinbarung verhandeln zu können. Bei diesen Verhandlungen ist es den beiden Delegationen gelungen, den Inhalt der Vereinbarung zu bereinigen und mehrere Schweizer Anliegen zu berücksichtigen.

Zentraler Punkt ist der Kontrollmechanismus für die Benutzung des ILS 34. Entgegen der ursprünglichen Fassung, die vorsah dass korrigierende Massnahmen gesucht werden müssen, wenn zwei Jahre nacheinander der Anteil der Südanflüge über 12 Prozent betragen hatte, ist neu ein zweistufiges Verfahren vorgesehen: Liegt der Anteil der Landungen von Süden her während eines Jahres über 8 Prozent, nehmen die Luftfahrtbehörden der Schweiz und Frankreichs eine vertiefte Analyse der Gründe vor. Übersteigen die Südanflüge während eines Jahres die Marke von 10 Prozent, beraten die Fachbehörden beider Länder über Massnahmen, um den Anteil wieder unter diesen Wert zu senken.

Ergänzend zum strengeren Kontrollmechanismus verpflichtet sich die französische Seite in der Vereinbarung, ein Informatikprogramm zu beschaffen, das eine Reihe von Wetterinformationen und Umweltfaktoren erfasst und den Fluglotsen bei der Wahl der Landepiste unterstützt. Dieses so genannte «Runway Allocation Advisory System» hilft die Entscheide der Lotsen zu objektivieren und bei ähnlichen Wetterverhältnissen zu vereinheitlichen. Ein solches System ist seit Jahren auf dem Amsterdamer Flughafen Schiphol in Betrieb.

Aus Sicht des BAZL fördern diese Massnahmen eine transparente und nachvollziehbare Betriebsabwicklung und tragen somit den von Schweizer Seite geäusserten Bedenken vor einer übermässigen Nutzung des ILS 34 ausreichend Rechnung. Weiter gehende Forderungen nach Anpassungen der Benutzungsvereinbarung oder des Anflugverfahrens liessen sich aus technischen beziehungsweise betrieblichen Gründen nicht erfüllen.

Der zwischen den beiden Staaten vereinbarte Grundsatz, dass das ILS nicht eine wetterunabhängige Zunahme der Südanflüge bewirken darf, bleibt unverändert gültig. Eine absolute Gewähr, dass der Anteil der Südladungen nicht einen bestimmten Wert übersteigt, kann aber auch der neu definierte Kontrollmechanismus nicht bieten. Am Schluss ist die Windstärke ausschlaggebend für die Bestimmung der Landepiste. Beträgt der durchschnittliche Wind 5 Knoten (worin Böenspitzen von 10 Knoten enthalten sind), sieht die Benutzungsvereinbarung vor, dass die Landepiste aus Sicherheitsgründen gewechselt wird. Diese Regelung wird in Basel-Mülhausen bereits heute für die Pistenzuteilung angewendet.

Als nächstes werden nach der Unterzeichnung der Benutzungsvereinbarung die französischen Behörden über die Genehmigung des ILS 34 entscheiden. Dagegen können Betroffene aus der Schweiz vor dem obersten Verwaltungsgericht in Frankreich Beschwerde führen. Gemäss französischem Recht kommt den Beschwerden keine aufschiebende Wirkung zu. Die Inbetriebnahme des ILS 34 ist für Frühjahr 2007 vorgesehen.

Bern, 22. Februar 2006

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Kommunikation

Bundesamt für Zivilluftfahrt, Mühlestrasse 2, CH-3063 Ittigen (Postadresse: CH-3003 Bern)

BAZ Online vom 23. Feb. 06

ILS-Regelung für EAP von beiden Basel

akzeptiert

LESEN SIE DAZU DEN BERICHT IN DER BAZ VOM DONNERSTAG

Liestal/Basel. SDA/baz. Die für das Dossier zuständigen Regierungsräte der beiden Basel stimmen der vorgesehenen Regelung für das Instrumentenlandesystem ILS 34 auf dem Flughafen Basel-Mülhausen zu. Das teilten sie am Donnerstag mit.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hatte am Mittwoch die Unterzeichnung einer Vereinbarung über das geplante ILS 34 mit der französischen Luftfahrtbehörde DGAC bekannt gegeben. Sie «können das erzielte Ergebnis akzeptieren», teilten nun die Regierungsräte Ralph Lewin von Basel-Stadt und Adrian Ballmer von Baselland mit.

Die von ihnen verlangten Verbesserungen gegenüber den ursprünglichen Plänen seien grösstenteils umgesetzt worden. Insbesondere zeigten sich die beiden Regierungsvertreter darüber befriedigt, dass auf dem Flughafen nur bei zwingenden meteorologischen Bedingungen von Süden gelandet werden solle.

Zweistufige Interventionschwelle

Zwar hätten es die beiden Regierungsräte begrüsst, wenn bereits bei über acht Prozent Südanflügen auf dem Flughafen Interventionen möglich wären. Sie seien jedoch damit einverstanden, dass bei mehr als acht Prozent während eines Jahres eine Analyse der Gründe und bei über zehn Prozent Beratungen über korrigierende Massnahmen vorgesehen seien.

Bereits am Mittwoch zur Vereinbarung Stellung genommen hatte das jurassische Bau- und Umweltdepartement. Es nahm «mit einer gewissen Befriedigung» Kenntnis von den erreichten Verbesserungen gegenüber dem ursprünglichen Vorhaben. Die Möglichkeit von Ostanflügen sei aber nicht aufgegriffen worden.

Der erste Vorschlag der DGAC hatte unter anderem eine Interventionsschwelle erst bei über zwölf Prozent Südanflügen vorgesehen. Das ILS 34 muss nun noch von den französischen Behörden genehmigt werden. Betroffene auch aus der Schweiz haben danach noch eine Beschwerdemöglichkeit beim obersten Verwaltungsgericht in Frankreich.

BAZ Online vom 22. Feb. 06

Einigung: ILS soll nicht zu mehr Südanflügen führen



Der EuroAirport aus der Luft. Foto
Erich Meyer

Bern/Basel. AP/baz. Die Einführung eines Instrumentenlandungssystems (ILS) auf der Südpiste 34 des EuroAirports Basel-Mulhouse soll nicht zu mehr Südanflügen über Schweizer Gebiet führen. Die Schweiz und Frankreich haben sich darauf verständigt, dass die Pistennutzung überprüft wird, wenn der Anteil der Südanflüge während eines Jahres mehr als acht Prozent beträgt. Steigt der Anteil gar über zehn Prozent, sollen die Fachbehörden der beiden Länder Massnahmen beraten, um den Anteil wieder zu senken, wie das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) am Mittwoch mitteilte.

Mit dieser Lösung, die von BAZL-Chef Raymond Cron und dem Direktor der französischen Luftfahrtbehörde, Michel Wachenheim, unterzeichnet wurde, wird den Bedenken Rechnung getragen, die von Schweizer Seite aus Kantonen und Bevölkerung geäussert wurden. In einer ersten Fassung sah die Vereinbarung vor, dass erst korrigierende Massnahmen gesucht werden müssen, wenn der Anteil der Südanflüge während zwei Jahren über zwölf Prozent liegt.

BAZ vom 10. Februar 2006

[Windstärke löst Besorgnis aus](#) (Pdf)

[Die Knoten Quote sorgt für Aufregung](#) (Pdf)

[schon immer 5 Knoten
was die Schweiz will - was Frankreich will](#) (Pdf)

Interessanter Bericht von der:

DC Falk Homepage, 1.2.06

Written by Marcel Haldimann
Sunday, 29 January 2006

Vor einem Jahr lancierte das Bürgerkomitee eine in der Region breit angelegte Unterschriftensammlung um eine drohende Verminderung der Lebensqualität durch Flugverkehrsimmissionen zu verhindern.

Bis Mitte Mai wurden 3897 Unterschriften zusammengebracht und zu diesem Super-Resultat haben (wohl nicht ganz uneigennützig, das geben wir ganz offen zu!) auch einige Falkinnen und Falken beigetragen. Ein grosses Dankeschön an dieser Stelle!

Das Paket wurde Mitte Juni in Bern vor dem Gebäude des UVEK einem Mitarbeiter von Bundesrat Leuenberger übergeben.

Im August fanden dann die mit Spannung erwarteten Testflüge statt. Der eingesetzte Airbus erschreckte Beobachter durch seine Grösse, der befürchtete Lärm war aber eher ein zahmes Brummen. Später vernahm man dann, es sei sowieso eines der leisesten Flugzeuge, zudem sei es unbeladen gewesen ... Am 22.9. wurden Nachverhandlungen über die Pistennutzungsbedingungen angekündigt. Dies ist ganz klar als Reaktion der zuständigen Stellen auf die grosse Zahl der fast durchwegs ablehnenden Stellungnahmen aus der betroffenen Wohnbevölkerung zu werten.

Am 4. Januar 06 wurde die Antwortschrift der französischen Behörden zu den Stellungnahmen veröffentlicht. Wie erwartet gab es keine Zugeständnisse die eine wirkliche Verbesserung für die Schweizer Seite gebracht hätten.

Die Fakten, welche (auch) die Freizeitaviatik betreffen:

- temporäre Aktivierung des Luftraums (Flugfunkfrequenz und Infoband ab Telefon)
- Landungen von Süden bereits ab 5 Knoten Nordwind (gemittelt)
- Zwei radargeführte Anflughöhen auf den ILS-Gleitpfad (7000 ft / 2100 müM und 6200 ft / 1890 müM) Abzüglich 300m Vertikalseparation ergibt dies eine Obergrenze für uns von 1590 müM!
- Offenbar sind die französischen Verhandlungspartner jedoch zu weiteren Anpassungen zu unseren Gunsten bereit. Also betet Leute, BETET!

Das Bürgerkomitee hat sofort mit einem Brief an Bundesrat Leuenberger reagiert, der Kanton Solothurn mit einem offiziellen Schreiben ans BAZL. In beiden werden folgende Forderungen wiederholt:

- Wechsel von Nord- auf Südanflüge erst bei 10 Kn (gemitteltem) Rückenwind
- Keine Anflüge auf den ILS Gleitpfad unter 7000 ft / 2100 müM
- Keine Anflüge auf ILS 34 zwischen 22.00 und 07.00 Uhr.

Die Nachverhandlungen werden demnächst aufgenommen; sind sie abgeschlossen, wird die Öffentlichkeit durch das BAZL informiert.

Der Link für die Antwortschrift:

http://www.aviation-civile.gouv.fr/html/actu_gd/bale/bale_de/Memoire_de.pdf

Last Updated (Sunday, 29 January 2006)

BAZ vom 12. Jan. 06

[Regierungen wollen noch weniger Südanflüge PDF 910 Kb](#)

BAZ vom 9. Jan. 06

[Durchbruch im Fluglärmstreit PDF 655Kb](#)

BAZ Online vom 9.9.05

Neue Finanzierung für Flugsicherung - neue ILS-Gespräche

Bern/Basel. AP/baz. Das BAZL nahm am Freitag zu dem von Frankreich geplanten Instrumentenlandesystem (ILS) für die Südpiste 34 des Flughafens Basel-Mülhausen Stellung. Aus Sicherheitsgründen unterstütze das Amt das Projekt, hiess es in einer Mitteilung. Allerdings will das BAZL mit der französischen Luftfahrtbehörde nochmal über die Nutzungsbedingungen verhandeln. Bei diesen Gesprächen soll etwa die Stärke des Nordwindes, die für Südanflüge gegeben sein muss, thematisiert werden.

Weiter schlägt das BAZL vor, die jährliche Obergrenze für die Südanflüge von zwölf auf zehn Prozent zu senken. Vom Verwaltungsrat des Flughafen fordert das Amt, die geltende Nachtflugregelung zu überprüfen.

Neue Finanzierung

Die Finanzierung der Flugsicherung in der Schweiz soll neu geregelt werden. Die zuständige Kommission des Nationalrats hat dem BAZL den Auftrag erteilt, ein Konzept zu erarbeiten.

Das Konzept zur Finanzierung der Flugsicherung soll alle Aspekte der Abgeltung von Flugsicherungsdiensten in der Schweiz umfassen, wie das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) am Freitag mitteilte. In einem Bericht vom Sommer dieses Jahres hatte sich das BAZL noch vornehmlich mit der Frage der Quersubventionierung der Flugsicherung für Private durch den Linien- und Charterverkehr auseinandergesetzt. Damals wurde vorgeschlagen, der privaten Kleinaviatik die ungedeckten Kosten von rund 1,3 Millionen Franken für den Flugwetterdienst zu übertragen.

Dieser Vorschlag ging der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Nationalrates offenbar nicht weit genug. Deshalb soll die Finanzierung der Flugsicherung nun grundsätzlich überdacht werden. So wird geprüft, ob sich auch Kantone und Gemeinden mit Regionalflugplätzen an den ungedeckten Kosten beteiligen sollen. Zudem werden im Zusammenhang mit dem Single European Sky auch Entwicklungen auf europäischer Ebene berücksichtigt. Das Konzept des BAZL soll bis im Herbst 2006 vorliegen.

BAZ Online vom 31.8.05

Basler EuroAirport: Solothurn will restriktive ILS-Regelung

Solothurn. AP/baz. Der Solothurner Regierungsrat hat bei einem Ersatz des heutigen Sichtanflugverfahrens auf dem Flughafen Basel-Mülhausen durch ein

Instrumentenlandesystem (ILS) von der französischen Bewilligungsbehörde restriktive Pistennutzungsbedingungen gefordert.

Mit der Einführung des ILS müsse die damit verbundene starke Zunahme der Lärmbelastung der Bevölkerung in der Nord- und Nordwestschweiz stärker gewichtet werden, teilte die Solothurner Staatskanzlei am Mittwoch mit. So soll ausschliesslich nur dann aus Richtung Süden gelandet werden können, wenn die meteorologischen Bedingungen dies zwingend erfordern. Der prozentuale Verkehrsanteil der Piste 34 müsse auf maximal acht Prozent beschränkt werden. Der Anflug auf den Gleitpfad müsse mit der grösstmöglichen, technisch machbaren Flughöhe erfolgen. Zur Entschärfung des erwarteten Nutzungskonflikts mit der Kleinaviatik müssten Lösungen aufgezeigt werden. Zudem sollen zwischen 22.00 und 07.00 Uhr keine Direktstarts über die Schweiz keinerlei ILS-Landungen erfolgen.

BAZ Online vom 13.8.05

ILS-Testanflüge auf Basel: Lärmbelastungen bis 77 Dezibel



Lärmmessung in Binningen mit einem Airbus der Swiss. Foto Dominik Plüss

Bern/Basel. SDA/baz. Nach den Demonstrationsflügen für das geplante ILS 34 des Flughafens Basel-Mulhouse vom letzten Montag hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) am Freitag das Resultat der Lärmmessungen publiziert. Die Werte liegen zwischen 46 und 77 Dezibel.

Die Schallmessungen im Hinblick auf das Instrumentlandesystem (ILS) für die Südpiste 34 des EuroAirport erfolgten an fünf Orten. Der tiefste Wert wurde mit 46 Dezibel in Mervelier JU gemessen, der höchste mit 77 Dezibel in Binningen BL. Schallmessungen wurden laut BAZL auch in Delsberg JU, Balsthal SO und Reinach BL vorgenommen.

Keine Überschreitung der Grenzwerte

Bei den gemessenen Werten handelt es sich nach Angaben des BAZL um so genannte Maximalschallpegel, die nur den Spitzenwert des einzelnen Überflugs angeben. Mit den

Mittelwerten, die bei der Definition der Grenzwerte der Lärmschutzverordnung für den Betrieb von Flughäfen zur Anwendung kommen, können die Messwerte vom Montag nicht verglichen werden, schreibt das Bundesamt.

Das umstrittene ILS 34 wird nach Überzeugung des BAZL zu keinen Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes führen. Dies hätten die Berechnungen der französischen Luftfahrtbehörde DGAC ergeben. Das BAZL hat diese Berechnungen gemäss der Mitteilung mit Unterstützung der Eidgenössischen Materialprüfungsanstalt verifiziert.

Die drei Demonstrationsflüge mit einem Airbus A-320 der Swiss vom Montag hätten einzig der Illustration der von der Bevölkerung während den Überflügen gemachten Empfindungen gedient, hält das BAZL fest. Die gewonnenen Messergebnisse könnten auch nicht als absolute Richtwerte für den eingesetzten Flugzeugtyp verwendet werden.

Drei Demonstrationsflüge

Zwei der auf Wunsch der Bevölkerung durchgeführten Anflüge fanden auf dem künftigen Radar-Flugweg statt. Dieser führt vor dem Eindrehen auf den Endanflug auf den EuroAirport über das Laufental und den Solothurner Jura. Die Maschine befand sich zum Zeitpunkt der Lärmmessung in einer Höhe von 1900 respektive 2100 Metern ü. M.

Der dritte Anflug aus 1700 M. ü. M wurde auf der Ersatzroute über den Kanton Jura hin zum Endanflug geführt. Diese Route wird nach Angaben des BAZL erfahrungsgemäss in weniger als einem Prozent der Landungen zur Anwendung kommen.

Stellungnahmen bis zum 4. September

Entgegen anders lautender Kritik erfolgten die Endanflüge laut dem Bundesamt genau entlang dem geplanten ILS-Richtstrahl. Um die Messwerte einordnen zu können, führt das BAZL zum Vergleich die Lautstärke eines Gesprächs zwischen einigen Personen an. Sie liegt je nach Intensität zwischen 60 und 65 Dezibel.

Im Rahmen des von den französischen Behörden zum ILS 34 durchgeführten Konsultationsverfahrens können die Kantone ihre Stellungnahmen bis zum 4. September bei diesen einreichen. Das BAZL selbst will sich mit einer eigenen Stellungnahme abschliessend zum Projekt äussern. Der Entscheid der DGAC kann vor dem höchsten französischen Verwaltungsgericht angefochten werden.

BAZ Online vom 11.8.05

Unklarheit und Streit über ILS-Testflüge

MEHR ZUM STREIT AM DONNERSTAG IN DER BAZ

Binningen. baz. Der ILS-Testflieger kam am Montag über Binningen nicht exakt so herein wie publiziert, wird in Binningen behauptet. Und: So lasse sich auch das Haus von Bazl-Chef

Cron auf dem Westplateau schonen. «Absurd, haltlos», heisst es in Bern. Der Flieger sei korrekt angefliegen, es müsse sich um kartografische Unschärfen handeln.

- Weitere baz-Artikel
 - [Der ILS-Testflug bringt die Gemüter in Wallung](#) (heute)
- Links
 - [ILS - das neue Anflugverfahren auf den EuroAirport](#)
- weitere Dokumente

 [Karte ILS 34 - Überflugbereich \(Quelle: bazl\)](#)

BAZ Online vom 8.8.05

Demonstrationsflüge in der EuroAirport-Südschneise

Lesen Sie dazu den ausführlichen Bericht und den Tageskommentar in der Basler Zeitung vom Dienstag



Der EuroAirport aus der Luft. Foto
Erich Meyer

Binningen. SDA/baz. Drei Demonstrationsflüge hat ein Airbus A-320 am Montagnachmittag in der geplanten Südanflugschneise auf den Flughafen Basel-Mulhouse absolviert. In der ganzen Nordwestschweiz beobachteten Anwohner, Politiker und Medienleute die Maschine.

Die Flüge fanden im Zusammenhang mit der für 2007 geplanten Einführung eines Instrumentenlandesystems (ILS) auf der Piste 34 des Basler Flughafens statt. Der neue Anflugweg beginnt mit dem Eindrehen über dem Solothurner Jura und führt über Baselbieter Gemeinden zum Flughafen.

Während des Demonstrationsfluges führte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) an fünf Stellen in der Nordwestschweiz Lärmmessungen durch. Deren Resultate werden erst später bekannt, sagte BAZL-Mediensprecher Anton Kohler in Binningen. Diese Gemeinde protestierte am heftigsten gegen die Neuerung.

Sichtanflüge sollen ersetzt werden

Die Flüge wurden organisiert, damit die Anwohner «einen Eindruck über die zu erwartenden Auswirkungen» erhalten. Da der Leitstrahl des ILS noch nicht zur Verfügung steht, mussten die Bordsysteme der Demonstrationsmaschine speziell programmiert werden. Das BAZL bezahlte die Demonstrationsflüge.

Der Südanflug wird nur dann gewählt werden, wenn ungünstige Witterungsverhältnisse die Landung auf der Hauptpiste verunmöglichen. Bis anhin wurde der Flughafen mit Sicht von Süden her angeflogen.

Die französischen Bewilligungsbehörden führen derzeit ein Konsultationsverfahren durch. Bis Mitte Juni konnten Gemeinden und Privatpersonen eine Stellungnahme an die fünf Nordwestschweizer Kantone abgeben. Diese müssen bis zum 5. September eine eigene Stellungnahme verfassen.

Absehbar ist, dass die Kantone die Quote der Südanflüge unter die provisorisch vereinbarten zwölf Prozent senken wollen. Auf Grund der Stellungnahmen der Gemeinden ist zudem die Forderung nach einem Nachtflugverbot zwischen 22 und 7 Uhr wahrscheinlich.

BAZ Online vom 6.8.05

Fluglärm: Landeanflüge werden getestet

Binningen. baz. Am kommenden Montagnachmittag werden, sofern es die Wetterverhältnisse erlauben, drei Pro- beflüge auf der künftigen Route des Instrumentenlandesystems ILS-Süd durchgeführt. Die Anflüge erfolgen auf ausdrücklichen politischen Wunsch aus der Region und sind für das ganze ILS-Verfahren nicht relevant, wie im Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) betont wird; es gehe ausschliesslich darum, der betroffenen Bevölkerung südlich des EuroAirports einen Eindruck von den künftigen Lärmauswirkungen des ILS zu demonstrieren.

Das Bundesamt begleitet die Probeflüge mit verschiedenen Schallmessungen. Der für das Dossier Flughafen zuständige Baselbieter Regierungsrat Adrian Ballmer will die Gelegenheit nutzen, sich einen Eindruck zum geplanten Südlandeverfahren zu verschaffen. Der Präsident des Schutzverbandes, Anton Lauber, ist sehr skeptisch. Er prophezeit wegen den leeren Maschinen und der Nichteinhaltung von ILS-Bedingungen leise Anflüge. Das «Forum Flughafen nur mit der Region» hingegen findet es anerkennenswert, dass das BAZL dem Wunsch nach Probeflügen nachkommt.

BAZ Online vom 26.7.05

EuroAirport: Demonstrationsanflüge am 8. August

Bern. SDA/baz. Die Luftfahrtbehörden der Schweiz und Frankreichs führen Demonstrationsflüge auf der Route der geplanten Südanflüge auf den Flughafen Basel-Mülhausen durch. Dabei sollen an verschiedenen Orten Schallmessungen vorgenommen werden.

Die Demonstrationsflüge sind für den 8. August geplant, wie das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) am Dienstag mitteilte. Eine Airbus A-320 der Swiss wird zwischen 14 und 16 Uhr drei Anflüge entlang des ILS-Flugwegs vornehmen. Bei schlechtem Wetter ist der 10. August als Ersatzdatum eingeplant.

Zwei der drei Anflüge erfolgen auf dem künftigen Radar-Flugweg, der vor dem Eindrehen auf den Endanflug über das Baselbieter Laufental und den Solothurner Jura führt. Der dritte Anflug soll auf der Ersatzroute über den Kanton Jura hin absolviert werden, die in weniger als einem Prozent der ILS-Anflüge zur Anwendung kommen soll.

Da der Leitstrahl des Instrumentenlandesystems (ILS) noch nicht zur Verfügung steht, werden die Bordsysteme für einen Anflug möglichst genau entlang dem Flugweg programmiert. Über die Ergebnisse der Schallmessungen der Zivilluftfahrtbehörden und des EuroAirports Basel-Mülhausen will das BAZL die Öffentlichkeit informieren.

BAZ Online vom 11.5.05

Solothurn will klare Bedingungen für Südanflüge auf Basel

Solothurn. SDA/baz. Der Kanton Solothurn soll Massnahmen gegen die geplanten Südanflüge auf den EuroAirport Basel-Mulhouse prüfen. Der Kantonsrat hat am Mittwoch einen SP-Auftrag an die Regierung deutlich überwiesen.

Das Anliegen der SP-Fraktion, die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen der geplanten Südanflüge zu schützen, war im Kantonsrat im Grundsatz unbestritten. Über die Parteigrenzen hinweg war klar, dass die neuen Südanflüge nur dann zum Einsatz kommen dürften, wenn dies die meteorologischen Verhältnisse, wie starker Wind oder schlechte Sichtverhältnisse, nötig machten.

Gefordert wurden weiter eine klare Begrenzung der Zahl der Südanflüge sowie ein Nachtflugverbot analog zum Flughafen Zürich. Weiter wurde verlangt, dass die Anflüge auf der technisch höchst möglichen Höhe erfolgen müssen. Mehrere Redner wandten sich gegen Direktstarts über die Schweiz.

Die Regierung versprach dem Parlament, alles zu unternehmen, um die negativen Folgen auf

Raum und Umwelt zu begrenzen. Sie verwies auf bereits bestehende Kontakte zum Bundesamt für Zivilluftfahrt. Eine von der Regierung beantragte gleichzeitige Abschreibung des Auftrags wurde abgelehnt.

Die Einführung des Instrumentenlandesystems für die Südpiste 34 (ILS 34) ist frühestens ab Frühjahr 2007 möglich. Für dessen Einführung werden Sicherheitsgründe geltend gemacht. Verantwortlich für die Flugsicherheit des EuroAirports ist die französische Luftfahrtbehörde.

aus: Gemeinde Binningen - Online (

www.baselland.ch/docs/gemeinden/binningen/aktuell.htm#top)

Installation eines Instrumenten-Landesystems auf Piste 34 des Flughafens Basel-Mulhouse

Information und Mitwirkung der Bevölkerung

Herausgeber

Am 5. April 2005 hat die «Préfecture du Haut-Rhin» dem Kanton Basel-Landschaft offiziell das Umweltverträglichkeitsdossier der französischen «Direction générale de l'Aviation civile» (DGAC) zum Projekt ILS 34 übergeben. Dieses hat zum Ziel, das Sichtanflugverfahren auf die Piste 34 des Flughafens Basel-Mulhouse durch ein Präzisionsanflugverfahren zu ersetzen.

Gegenstand

Landungen auf die Piste 34 (Anflug aus dem Süden) werden heute nach dem Sichtanflugverfahren abgewickelt. Die französischen Behörden sehen nun vor, das bisherige Verfahren wegen erhöhter Sicherheitsanforderungen durch ein Präzisionsanflugverfahren mit Hilfe eines Instrumenten-Landesystems (ILS) zu ersetzen.

Öffentliche Anhörung

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) informiert über das Verfahren wie folgt: „Die Errichtung des Instrumentenlandesystems für die Piste 34 ist eine französische Entscheidung. Damit sind die im schweizerischen Luftfahrtgesetz (LFG; SR 748.0) vorgesehenen Verfahren nicht anwendbar, weshalb für in der Schweiz ansässige direkt Betroffene keine Rekursmöglichkeit bei Schweizer Instanzen besteht.

Die beiden Seiten haben sich darauf verständigt, das von Frankreich und der Schweiz ratifizierte Übereinkommen vom 25. Februar 1991 über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Bereich (Espoo-Übereinkommen; SR 0.814.06) anzuwenden. Das von der DGAC erstellte Dossier für die öffentliche Anhörung stellt insbesondere die Begründung, die operationellen Einzelheiten und die Umweltauswirkungen des geplanten Instrumentenanflugverfahrens ILS 34 dar.

Für das vorliegende Projekt wird ein eigenständiges Verfahren zur Anwendung kommen, wie es in den Artikeln 3 bis 8 des Espoo-Übereinkommens festgelegt ist. Die beiden Seiten haben sich zudem darauf verständigt, gemäss dem Verfahrensrahmen der Deutsch-französisch-schweizerischen Oberrhein-Konferenz vorzugehen.“

Auflagezeit:

14. April 2005 bis zum 13. Mai 2005

Auflageorte:

Gemeindeverwaltungen der Gemeinden Aesch, Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Bretzwil, Duggingen, Lauwill, Oberwil, Reinach, Therwil, Schönenbuch und Finanz- und Kirchendirektion, Rheinstrasse 33b, 4410 Liestal, Generalsekretariat

Das Dossier ist auch im Internet unter der Adresse www.aviation-civile.gouv.fr einsehbar.

Stellungnahmen

- *Privatpersonen und kommunale Körperschaften* richten ihre Stellungnahme *bis zum 13. Mai 2005* an ihre Wohnsitzgemeinde, *regionale Körperschaften in der selben Frist* an die Finanz- und Kirchendirektion, Rheinstrasse 33b, 4410 Liestal.
- *Gemeinden* richten ihre Stellungnahme inkl. Kopie aller eingegangenen Stellungnahmen *bis zum 13. Juli 2005* an die Finanz- und Kirchendirektion, Rheinstrasse 33b, 4410 Liestal.

Stellungnahme des Kantons

Der Kanton Basel-Landschaft richtet seine Stellungnahme bis zum 5. September 2005 zusammen mit allen eingegangenen Stellungnahmen an die DGAC mit Kopie an die „Préfecture du Haut-Rhin“.

Verfahren nach der öffentlichen Anhörung

Das BAZL informiert über das Verfahren wie folgt: „Nach Kenntnisnahme der Ergebnisse der vorangegangenen Anhörung und nach einer Interessenabwägung erarbeitet die DGAC ein «Mémoire en réponse». Der französische Verkehrsminister erlässt einen «Arrêté Ministeriel». Dieser Beschluss wird dem BAZL und den fünf Kantonen eröffnet. Diese wiederum veröffentlichen den Beschluss im Bundesblatt und den amtlichen kantonalen Publikationsorganen. Beschwerdeberechtigte natürliche und juristische Personen mit Wohnsitz in der Schweiz können vor den zuständigen französischen verwaltungsgerichtlichen Instanzen gegen den «Arrêté Ministeriel» Beschwerde erheben. Zu diesem Zweck müssen sie sich durch einen französischen Rechtsanwalt vertreten lassen. Gemäss dem anwendbaren französischen Recht kommt den allfälligen Beschwerden keine aufschiebende Wirkung zu.“

Liestal, im April 2005

Finanz- und Kirchendirektion, Generalsekretariat

Der Gemeinderat orientiert die Einwohner/innen von Binningen:

Am Montag, 18. April 2005, 19.30 Uhr, orientiert das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) die Bevölkerung im Kronenmattsaal über das Projekt und das Verfahren im Detail. Der Anlass ist öffentlich und der Eintritt frei.

13. April 2005

BAZL

ILS 34 für Flughafen Basel-Mülhausen gelangt zur Auflage

Die Luftfahrtbehörden der Schweiz und Frankreichs haben heute das Projekt eines Instrumentenlandesystems (ILS) für die Südpiste 34 auf dem Flughafen Basel-Mülhausen präsentiert. Das System soll das bisherige, nicht mehr zeitgemässe Verfahren ersetzen, bei dem die Landung nach Sicht erfolgt. Obwohl es sich um ein französisches Projekt handelt, erhalten Betroffene aus der Schweiz Gelegenheit, sich im Rahmen einer öffentlichen Konsultation zu äussern und den Entscheid der französischen Behörden gerichtlich in Frankreich anzufechten. Die 30-tägige öffentliche Auflage in den Kantonen Basel-Stadt, Baselland, Solothurn, Bern und Jura beginnt nächste Woche.

Der Flughafen Basel-Mülhausen wird gemeinsam von der Schweiz und Frankreich betrieben. Gemäss dem Staatsvertrag zwischen den beiden Ländern aus dem Jahre 1949 ist die

französische Seite für die Flugsicherung zuständig. In der Regel erfolgen Anflüge auf den Flughafen von Norden her. Von Süden gelandet werden muss bei zu starkem Nordwind. Dies geschieht mit einem Verfahren, bei welchem am Schluss die Piloten in einem kreisähnlichen Manöver nach Sicht landen. Die französische Luftfahrtbehörde (DGAC) will das für einen Landesflughafen nicht mehr zeitgemässe Verfahren durch ein modernes ILS ersetzen. Ein ILS ermöglicht einen stabileren und regelmässigeren Endanflug, was sich positiv auf die Sicherheit auswirkt.

Da es sich um ein französisches Projekt handelt, ist ein Genehmigungsverfahren nach Schweizer Recht nicht möglich. Dies haben umfangreiche juristische Abklärungen ergeben. Deshalb gelangt das von der Schweiz und Frankreich ratifizierte Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen (Espoo-Abkommen) zur Anwendung. Gemäss diesem Abkommen ist der betroffenen Schweizer Bevölkerung die Gelegenheit zu geben, sich im Rahmen einer Konsultation zum Projekt zu äussern. Frankreich hat sich darüber hinaus bereit erklärt, für das Konsultationsverfahren den Rechtsweg zu öffnen. Opponenten aus der Schweiz können dadurch den Entscheid der französischen Behörden im Nachgang zur Konsultation in Frankreich gerichtlich anfechten.

Die Konsultation der Schweizer Bevölkerung findet in Form einer öffentlichen Auflage statt, welche die Kantone Basel-Stadt, Baselland, Solothurn, Bern und Jura durchführen. In diesen Kantonen befinden sich die Gemeinden, die bei einem ILS-Verfahren in einer Höhe unterhalb von 2000 Meter über Meer überflogen werden. Die Auflage beginnt zwischen dem 11. und 15. April und dauert 30 Tage. Die Kantone sammeln die eingehenden Stellungnahmen und leiten sie ergänzt durch eine eigene Stellungnahme vor dem 5. September an die französischen Behörden weiter. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) nimmt abschliessend ebenfalls schriftlich Stellung zu Aspekten des Projekts. Die französische Luftfahrtbehörde prüft hernach die Stellungnahmen und äussert sich in einer Antwortschrift («Mémoire en réponse») an die Adresse der Kantone, die den Inhalt des Schreibens wiederum veröffentlichen. Gestützt auf die Antwortschrift wird die DGAC danach über das Projekt ILS 34 auf dem Flughafen Basel-Mülhausen entscheiden. Dagegen können Betroffene aus der Schweiz in Frankreich Beschwerde führen. Gemäss französischem Recht kommt den Beschwerden keine aufschiebende Wirkung zu. Die DGAC rechnet damit, ihren Entscheid bis Ende Jahr fällen zu können. Die Inbetriebnahme des ILS 34 ist für Frühling 2007 geplant.

Das BAZL unterstützt mit Blick auf die Sicherheit die Einrichtung des ILS auf der Piste 34. In den Gesprächen mit den französischen Behörden hat das Amt stets klar gemacht, dass das System nur als Ersatz für das heutige Sichtanflugverfahren dienen und nicht zu einer nicht Wetter bedingten Zunahme der Südanflüge führen darf. In einem Entwurf für eine Vereinbarung haben BAZL und DGAC deshalb die Benutzungsbedingungen für das ILS festgeschrieben. Sie sehen vor, dass grundsätzlich von Süden gelandet wird, wenn die Windstärke inklusive Böenspitzen 10 Knoten (rund 18 Kilometer) pro Stunde übersteigen, was in der Regel bei Nordwind mit durchschnittlich 5 Knoten oder mehr der Fall ist. Gesamthaft soll die Anzahl der Südanflüge pro Kalenderjahr 12 Prozent nicht übersteigen. In den letzten fünf Jahren betrug der Anteil der Südanflüge zwischen 5 und 9 Prozent.

Die Obergrenze von 12 Prozent trägt dabei dem Umstand Rechnung, dass sich die Wetterverhältnisse im Voraus nicht exakt berechnen lassen. Für den Fall, dass die Anzahl Südanflüge während zwei Jahren in Folge über der Marke von 12 Prozent zu liegen kommt, suchen die Behörden beider Länder nach Massnahmen, um das in den Benutzungsbedingungen vorgesehene Verhältnis zwischen Nord- und Südanflügen wieder zu

erreichen.

Bern, 6. April 2005

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
Kommunikation

BAZ Online vom 6.4.05

Südanflüge auf EuroAirport: Neues Verfahren präsentiert

Lesen Sie dazu Berichte und Kommentar in der Basler Zeitung vom Donnerstag

- Links
 - [EuroAirport](#)
 - [Bundesamt für Zivilluftfahrt \(BAZL\)](#)

Im Anflug auf den EuroAirport.
Foto Roland Schmid

Basel. AP/baz. Die Luftfahrtbehörden der Schweiz und Frankreichs haben am Mittwoch das Projekt eines Instrumentenlandesystems (ILS) für die Südpiste 34 auf dem Flughafen Basel-Mülhausen (EuroAirport) präsentiert. Die 30-tägige öffentliche Auflage in den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Land, Solothurn, Bern und Jura beginnt nächste Woche.

Das ILS 34 soll das bisherige, nicht mehr zeitgemässe Verfahren ersetzen, bei dem die Landung nach Sicht erfolgte. Obwohl es sich um ein französisches Projekt handelt, erhalten Betroffene aus der Schweiz Gelegenheit, sich im Rahmen einer öffentlichen Konsultation zu äussern und den Entscheid gerichtlich in Frankreich anzufechten.

Der Flughafen Basel-Mülhausen wird gemeinsam von der Schweiz und Frankreich betrieben. Gemäss Staatsvertrag zwischen den beiden Ländern aus dem Jahre 1949 ist die französische Seite für die Flugsicherung zuständig. Da es sich beim ILS 34 um ein französisches Projekt handelt, ist ein Genehmigungsverfahren nach Schweizer Recht nicht möglich. Dies hätten

umfangreiche juristische Abklärungen ergeben, wurde am Mittwoch an einer Medienkonferenz erklärt. Deshalb gelangt das von der Schweiz und Frankreich ratifizierte Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen zur Anwendung. Gemäss diesem Abkommen ist der betroffenen Schweizer Bevölkerung die Gelegenheit zu geben, sich im Rahmen einer Konsultation zum Projekt zu äussern. Frankreich habe sich darüber hinaus bereit erklärt, für das Konsultationsverfahren den Rechtsweg zu öffnen.

Die Konsultation der Schweizer Bevölkerung findet in Form einer öffentlichen Auflage statt, welche die Kantone Basel-Stadt, Baselland, Solothurn, Bern und Jura durchführen. In diesen Kantonen befinden sich Gemeinden, die bei einem ILS-Verfahren in einer Höhe unterhalb von 2000 Meter über Meer überflogen werden. Die Kantone sammeln die eingehenden Stellungnahmen und leiten sie ergänzt durch eine eigene Stellungnahme vor dem 5. September an die französischen Behörden weiter. Die französische Luftfahrtbehörde rechnet damit, ihren Entscheid bis Ende Jahr fällen zu können. Die Inbetriebnahme des ILS 34 ist für Frühling 2007 geplant.

Keine Zunahme der Südanflüge erlaubt

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) unterstützt mit Blick auf die Sicherheit die Einrichtung eines Instrumentenlandesystems. In den Gesprächen mit den französischen Behörden habe das BAZL aber stets klar gemacht, dass das System nur als Ersatz für das heutige Sichtanflugverfahren dienen und nicht zu einer Wetter bedingten Zunahme der Südanflüge führen dürfe. In einer gemeinsame Vereinbarung sollen die Benutzungsbedingungen festgeschrieben werden. Gesamthaft soll die Anzahl der Südanflüge pro Kalenderjahr zwölf Prozent nicht übersteigen. In den letzten fünf Jahren betrug der Anteil der Südanflüge zwischen fünf und neun Prozent.

BAZ Online vom 10.2.05

ILS für Südanflüge auf EuroAirport: Schweizer einbezogen



Links

- [Bundesamt für Zivilluftfahrt \(BAZL\)](#)
- [EuroAirport](#)
- [IG Luftverkehr Vereinigung pro EuroAirport](#)
- [Schutzverband der Bevölkerung um den EuroAirport](#)

Der EuroAirport aus der Luft. Foto Erich

Meyer

Basel. SDA/baz. Beim geplanten Instrumentenlandesystem für Südanflüge am Flughafen Basel-Mulhouse (ILS 34) werden Schweizer Betroffene im französischen Bewilligungsverfahren einbezogen. Die französischen Behörden wollen diese Schweizer Forderung erfüllen.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hatte Ende September 2004 bei der französischen Luftfahrtbehörde (DGAC) verlangt, dass auch die Schweizer Nachbarschaft Stellung nehmen können soll. Dies obwohl der «Basler» Flughafen ganz auf französischem Boden liege und der Flugbetrieb einzig den französischen Behörden unterstehe.

Schweizer Flughafennachbarn, die «ausreichende Betroffenheit» geltend machen können, dürfen den auf das Konsultationsverfahren folgenden DGAC-Entscheid auch in Frankreich anfechten, wie das BAZL am Donnerstag mitteilte. Damit erhielten Schweizer Betroffene «praktisch die gleichen Rechte wie bei einem Schweizer Verfahren».

Konsultation im Frühling

Die Konsultation finde im Frühling statt und dauere für die Öffentlichkeit 30 Tage sowie für die Kantone 90 Tage. Das BAZL will sie zusammen mit der DGAC im April detailliert vorstellen. Grundlage bilde das von beiden Ländern ratifizierte Abkommen über Umweltverträglichkeitsprüfungen im grenzüberschreitenden Rahmen.

Das ILS 34 soll künftig bei Südanflügen auf der Hauptpiste aus Sicherheitsgründen den «nicht mehr zeitgemässen» Sichtanflug ablösen. Normalerweise wird der EuroAirport von Norden her über wenig bewohntes Gebiet angefliegen. Nur bei zu starkem Nordwind wird auf den Südanflug ausgewichen.

Das BAZL hat seine Zustimmung zum ILS 34 «an die Bedingung geknüpft», dass das automatische Landeverfahren nur die Sicherheit verbessern, nicht aber die Kapazitäten erhöhen soll. Anwohnerkreise haben Opposition angekündigt, weil sie fürchten, dass mit ILS weit mehr als bisher über die Agglomeration Basel angefliegen wird.

Das BAZL wertet die Bereitschaft der DGAC zum Einbezug der Schweizer Betroffenen als «Verbesserung» von deren rechtlicher Stellung. Es begrüsst den Entscheid als Bekenntnis Frankreichs zu weiterhin guter Zusammenarbeit beim binationalen Flughafen am Rheinknie, wie es weiter hiess.

BAZ Online vom 18. 1. 05

Geld für lärmgeplagte Allschwiler, aber Fluglärm bleibt

Basel/Allschwil. baz. Der EuroAirport will in Allschwil Lärmschutzfenster finanzieren, doch die betroffene Gemeinde ist vorsichtig - sie befürchtet mehr Flüge über ihr Gebiet.

Das Instrumentenlandesystem ILS weckt Hoffnungen und Ängste. Noch weiss niemand richtig Bescheid.

Lesen Sie mehr zum Thema EuroAirport am Dienstag in der baz (Regionalteil und regio.magazin).

Baslerstab 13. Jan. 05

Gegen Südanflüge

Balstahl - Das "Bürgerkomitee für den Erhalt der Lebensqualität" hat eine Petition gegen die Südanflüge auf den EuroAirport lanciert. Die Region zwischen Pruntrut und Basel solle für sanften Tourismus attraktiv bleiben.

BAZ Online vom 10.10.04

BAZL-Direktor gegen mehr Südanflüge über Basel mit ILS 34

Raymond Cron. Foto Keystone

Basel/Bern. SDA/baz. Der Flughafen Basel-Mulhouse soll zum Landen nicht vermehrt von Süden her über die Stadt angefliegen werden: Dies sagte Raymond Cron, Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, in einem Interview der «Basellandschaftlichen Zeitung» vom Samstag.

Anlass für die Aussage des BAZL-Chefs sind Pläne der für den Flugbetrieb zuständigen französischen Behörden, auf der Hauptpiste für Landeanflüge von Süden her ein Instrumentenlandesystem (ILS) einzurichten. Cron begrüsst das ILS für die Piste 34 im Interesse der Sicherheit als Ablösung der heute üblichen Sicht-Anflüge.

Anflug über Elsässer Gemeinden

Heute wird auf dem auf französischem Boden liegenden, binational betriebenen Flughafen vor allem von Norden her gelandet, mit Anflug über Elsässer Gemeinden. Von Süden wird er nur bei ungünstigem Wetter angefliegen. Fluglärm-Gegner befürchten mit ILS 34 ein neues Regime mit mehr Anflügen über die dicht besiedelte Agglomeration Basel.

Gemäss dem schweizerisch-französischen Staatsvertrag für den «EuroAirport» ist Frankreich für Betrieb und Installationen allein zuständig. Laut Cron hat das BAZL dennoch der zuständigen Behörde DGAC vorgeschlagen, zum ILS eine Konsultation in der Schweiz im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

letzte Änderung: 28.09.0415:25 / BAZ Online

BAZL will mehr Südanflüge auf EuroAirport verhindern

Basel. SDA/baz. Zum geplanten Instrumentenlandesystem (ILS) für Südanflüge auf dem binationalen EuroAirport Basel-Mülhausen (EAP) soll auch die Schweizer Bevölkerung Stellung nehmen können. Diese Forderung erhebt das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) gegenüber den französischen Behörden.

Als zweite «klare Bedingung» verlangt das BAZL gemäss einer Mitteilung vom Dienstag, dass das neue ILS einzig als Ersatz für den Sichtanflug dienen darf und nicht zu mehr Südanflügen führt. Frankreich ist laut dem BAZL verpflichtet, Eingaben aus der Schweiz beim ILS-Entscheid «angemessen» zu berücksichtigen.

Swiss-Logo auf einer Maschine des Carriers, die vor dem Tower des EuroAirports steht. Foto Keystone

Südanflüge sind auf dem EAP laut BAZL heute die Ausnahme. In der Regel wird der auf französischem Territorium gelegenen Flughafen von Norden her angefliegen und die Maschinen landen

auf der mit einem ILS ausgerüsteten Piste 16. Nur bei zu starkem Nordwind erfolgt der Anflug von Süden auf die Piste 34.

Bisher im Sichtanflug

Die Landung auf Piste 34 erfolgte bisher über einen Kreisanflug nach Sicht, was die für den Flugbetrieb zuständigen französische Luftfahrtbehörde für einen Flughafen in der Grösse des EAP als nicht mehr zeitgemäss erachtet. Das BAZL unterstützt gemäss seiner Mitteilung das ILS-Projekt aus Sicherheitsgründen. Bereits haben mehrere Kantone ihre Bedenken über mehr Fluglärm geäussert.

Das von Frankreich erstellte Dossier über das geplante ILS befindet sich derzeit inklusive flugtechnischen Aspekten und dem Bericht über die Umweltauswirkungen beim BAZL in Vorprüfung. Zudem laufen zwischen den Behörden der Schweiz und Frankreichs Gespräche darüber, dass der EAP weiterhin nur dann von Süden her angefliegen wird, wenn die Windverhältnisse es effektiv erfordern.

Verfahren noch offen

Wie das rechtliche Verfahren für die Installation des ILS im Detail durchgeführt werden soll, wird nach Angaben des BAZL gegenwärtig ebenfalls diskutiert. Ein Genehmigungsverfahren in der Schweiz mit Rekursmöglichkeiten bei schweizerischen Gerichten ist jedoch nicht möglich, wie vertiefte juristische Abklärungen des BAZL und des Bundesamts für Justiz ergeben haben.

Für betriebliche Fragen ist gemäss dem Staatsverträgen zwischen der Schweiz und Frankreich über den Flughafen Basel-Mülhausen von 1949 die französische Seite zuständig. Neue Verfahren werden deshalb nach französischem Recht festgelegt, hält das BAZL fest.

Das BAZL strebt nun die Anwendung des Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen an. Gemäss dem von beiden Ländern ratifizierten Espoo-Abkommen muss Frankreich die Umweltauswirkungen ausweisen, so das BAZL weiter. Die schweizerische Bevölkerung erhält im Rahmen einer Konsultation Gelegenheit zur Stellungnahme.

Das BAZL und die französischen Behörden wollen das ILS-Projekt nach der technischen Bereinigung des Dossiers noch vor Ende Jahr im Detail der Öffentlichkeit vorstellen. Einzelheiten über die Art des Genehmigungsverfahrens sollen bis dann ebenfalls bekannt sein. Die Konsultation ist für das erste Quartal 2005 vorgesehen.

letzte Änderung: 31.08.04 16:11 / BAZ Online

Gleiche Rechte bei ILS-Einführung verlangt



Der EuroAirport aus der Luft. Foto Erich Meyer

Liestal. SDA/BaZ. Beim geplanten Instrumentenlandesystem (ILS) der Hauptpiste 34 am Flughafen Basel-Mülhausen verlangt die Baselbieter Regierung von Bundesrat Moritz Leuenberger gleiche Verfahrensrechte für die Bevölkerung wie an anderen Schweizer Flughäfen.

Die Regierung befürworte grundsätzlich das ILS 34 zur Steigerung der Sicherheit von Südanflügen bei schlechten Sichtverhältnissen, wie sie am Dienstag mitteilte. Die Leitstrahl-Landungen dürften aber nur Sichtlandungen ersetzen. Das ILS dürfe keine Verlagerung der Landungen nach Süden - also über die beiden Basel - bringen.

Die Baselbieter Regierung fordert im Brief an Leuenberger «die vollen Verfahrensrechte» für die Bevölkerung und die Institutionen. Die Anwohnerschaft des EuroAirport sei gegenüber jener an anderen Flughäfen nicht schlechter zu stellen. Konkrete Hinweise auf solches gebe es indes nicht, hiess es in Liestal auf Anfrage.

letzte Änderung: 30.06.04 15:38 / BAZ Online

EuroAirport: Solothurner Widerstand gegen Südanflüge

Solothurn. SDA/BaZ. Die Solothurner Regierung soll sich gegen die geplanten Südanflüge des Euro-Airports Basel-Mulhouse

wehren. Dies war am Mittwoch der Tenor im Kantonsrat bei der Behandlung einer Interpellation von Niklaus Wepfer (SP/Mümliswil).

Mit den Südanflügen drohten den betroffenen Regionen Schäden, materielle Wertverminderungen und ein Verlust an Lebensqualität, argumentierte Wepfer in seinem Vorstoss. Besonders die Randregion Thal drohe als Naherholungsgebiet an Attraktivität zu verlieren.

Ähnlich tönte es bei den anderen Parteien. Die CVP forderte die Regierung auf, alles zu tun, um die Region zu schützen. Die FDP warnte die Regierung davor, tatenlos zu bleiben und dann plötzlich vor vollendeten Tatsachen zu stehen.

Der Regierungsrat versprach in seiner Antwort, das Projekt und seine Auswirkungen genau zu überprüfen und sich im Bewilligungsverfahren für die Bedürfnisse des Kantons einzusetzen. Eine systematische Zunahme der Südlandungen müsste mit Nachdruck zurückgewiesen werden.

letzte Änderung: 02.06.04 5:38 / BAZ-Online

Kontroverse Fluglärm-Diskussion in Zurzach

Zurzach. SDA/BaZ. Die Zürcher Regierungsrätin Rita Fuhrer hält unbeirrt vom heftigen Widerstand im Aargau am «gekröpften Nordanflug» fest. Dies bekräftigte die Volkswirtschaftsdirektorin am Dienstagabend an einer Podiumsveranstaltung in Zurzach AG.

Nach Fuhrer wäre der «gekröpfte Nordanflug» eine echte Alternative für die Zürcher Gemeinden rund um den Flughafen Zürich, die schon heute zwei Drittel des Fluglärms erdulden müssten. Sie sei deshalb gewillt, die Abklärungen über die technischen und rechtlichen Machbarkeiten des neuen Flugregimes zu forcieren.

Theoretisch wäre nach Fuhrer der «gekröpfte Nordanflug» bei schönem Wetter mit Sichtanflug bereits ab 2006 möglich. Es sei aber absolut nicht so, dass der Kanton Zürich allein

in eigener Regie das neue Anflugregime aufzwingen wolle oder könne. Was sie erreicht habe, sei lediglich, dass die Zuständigkeiten für die Abklärungen nun klar seien.

Nordanflug - keine Alternative

Eine Annäherung der unterschiedlichen Standpunkte in der Frage des Fluglärmproblems brachte die Podiumsveranstaltung nicht. Der Aargauer Baudirektor Peter C. Beyeler lehnte den Nordanflug kategorisch ab und beharrte ebenso wie die deutsche SPD-Bundestagsabgeordnete Karin Rehbock-Zureich auf eine «faire Fluglärmverteilung».

Beyeler bezeichnete die Diskussion über den «gekröpften Nordanflug» als «unausgereift». Selbst nach Meinung der Betreiberin des Flughafens Zürich sei eine solche Anflugvariante keine Alternative zu Südanflügen und bedinge eine komplette Reorganisation des An- und Abflugregimes.

Mit Lärmfenstern Lärm besser verteilen

Der Aargau sei zwar bereit, einen Teil des zusätzlichen Fluglärms zu übernehmen. Mit Lärmfenstern und einem längeren Nachtflugverbot müsse jedoch mehr Flexibilität geschaffen werden, damit nicht immer die gleichen Regionen zu jeder Zeit den gleichen Lärm ertragen müssten, betonte der Aargauer FDP-Regierungsrat.

Vehement wies Beyeler zudem den Vorwurf der Zürcher Regierungskollegin Rita Fuhrer zurück, der Aargau wolle mit der Forderung nach minimalen Sicherheitabständen im Bereich der Kernkraftwerke bloss den «gekröpften Nordanflug» verhindern.

Verlangt worden sei eine Überflughöhe von 1800 Metern und ein Sicherheitsradius von 3 Kilometern bereits 2001. Damals sei ein «gekröpfter Nordanflug» überhaupt noch nicht zur Diskussion gestanden.

Mit Genugtuung zur Kenntnis genommen wurde in Zurzach das erstmalige Eingeständnis von Rita Fuhrer, dass auch sie einen Ausbau des

Flughafens Zürich auf 350 000 Flugbewegungen pro Jahr als «irreal» erachte. Aufgrund der technischen Möglichkeiten seien 310 000 Flugbewegungen wohl der obere Plafonds, räumte die Zürcher Regierungsrätin ein.

letzte Änderung: 01.06.04 13:07 / BAZ-Online

Baselland will nicht Luft-Warteraum für Unique werden

Liestal. SDA/BaZ. Die geplante Verlegung des Luft-Warteraums «Ekrit» des Flughafens Zürich stösst auch im Kanton Baselland auf Kritik. Der Regierungsrat verlangt in seiner Stellungnahme an das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) Verbesserungen.

Durch die Verlegung ins Gebiet östlich von Gelterkinden BL würde der Warteraum «Ekrit» etwa zu einem Drittel auf Baselbieter Gebiet liegen, hält die Regierung in einer Mitteilung vom Dienstag fest. Dieses Gebiet werde jedoch wegen seiner Ruhe und Schönheit von vielen Menschen als Wohn- und Naherholungsgebiet genutzt und sei für die Region von grossem Wert.

Zwar würden die Lärmgrenzwerte nicht überschritten, räumt die Baselbieter Regierung in ihrer Stellungnahme ein. Dennoch könnten die Überflüge als störend empfunden werden.

Die Exekutive fordert deshalb das Bazl auf, zusammen mit den beiden betroffenen Kantonen Baselland und Aargau die Lage des Warteraums zu verbessern. Insbesondere sei auch die Mindestflughöhe wesentlich anzuheben