

Amt für Raumplanung
des Kantons Solothurn
Werkhofstrasse 59
4509 Solothurn

Balsthal, 10. Mai 2005/hus

Instrumentenlandesystem ILS 34 – Stellungnahme zum Vernehmlassungsbericht

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum geplanten Instrumentenlandesystem auf Piste 34 (ILS 34) des Flughafens Basel-Mulhouse.

Zuerst möchten wir darauf hinweisen, dass wir den anlässlich der Informationsveranstaltung des BAZL in Oensingen gemachten Vorschlag von Testflügen über unsere Region, welche die zu erwartenden Lärmimmissionen exemplarisch aufzeigen, begrüssen. Wir erachten es auch als im Interesse des Kantons, dass sich die Gemeindebehörden und die betroffene Bevölkerung noch während der Mitwirkung ein konkretes Bild über die zu erwartenden Auswirkungen machen können.

Die Mehrheit der Thaler Gemeinden wird durch das Projekt mit zusätzlichem Lärm und Schadstoffbelastung nachhaltig negativ beeinflusst. Aus diesem Grund **lehnen wir das Projekt grundsätzlich ab**. Das heutige Verfahren entspricht gemäss Vernehmlassungsbericht (Seite 17) den geltenden Normen. Entsprechend sehen wir keinen zwingenden Bedarf, das heutige Anflugregime zu ändern.

Hauptsächlich sind die folgenden Gründe für unsere ablehnende Haltung massgebend:

- **Unsere Region ist ein naturnahes und intaktes Wohn-, Arbeits- und Erholungsgebiet. Aus diesem Grund wurde das Thal im Rahmen des Aktionsplans Umwelt und Gesundheit des Bundesamtes für Gesundheit als Pilotregion für die „Förderung von Gesundheit und Wohlbefinden aller Menschen in einer gesunden Umwelt“ auserwählt.**

Der Bezirk Thal gilt aufgrund seiner naturräumlichen Lage zwischen den Jura Ketten, dem Fehlen von Hauptverkehrsachsen und der eng mit dem Gebiet verbundenen Bevölkerung als eine Region, welche zwar ein reiches natürliches und kulturelles Erbe beherbergt, aufgrund der wirtschaftlichen und sozia-

len Umbrüche der letzten Zeit aber vermehrt mit demographischen und wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen hat.

Im Rahmen der Revision des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) bewirbt sich die Region Thal als Standort eines Regionalen Naturparks. Darin sollen in Einklang mit den Vorstellungen der Bevölkerung Programme der nachhaltigen Entwicklung erarbeitet werden, die den hohen natürlichen, kulturellen und landschaftlichen Wert des Thals erhalten und fördern. Nebst den naturschützerischen Zielen fördern Regionale Naturparks auch eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung. Mit entsprechenden konkreten Projekten eröffnen sich für die Region Thal Entwicklungsperspektiven zur Linderung ihrer demographischen und wirtschaftlichen Nachteile.

Das Projekt ILS 34 widerspricht klar dieser Strategie und hemmt die wirtschaftliche und demographische Entwicklung der Region.

- **Durch die zusätzlichen ILS-Überflüge verliert die Region Thal wie auch die anderen betroffenen Regionen an Lebensqualität.**
Attraktivitätsverlust als Wohnregion, Bedeutungsverlust als Tourismusregion, bis hin zu Abwanderung, Wertverminderung von Wohneigentum und damit auch Steuerausfälle sind einige der drohenden Konsequenzen.
- **In den letzten zwei Jahren haben die tieferen Überflüge infolge neuer Startrouten ab Zürich und Basel bereits markant zugenommen.**
Eine weitere Zunahme von Flugverkehr mit zusätzlichen Lärm- und Schadstoffemissionen erträgt die sensible Jura-Region nicht mehr.

Sollte das Projekt entgegen unserem Willen trotzdem realisiert werden, so setzen wir uns mit Nachdruck für folgende Projektverbesserungen, bzw. Präzisierungen ein:

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

Genau dies hat die Solothurner Regierung in ihrem RRB Nr. 2004/1176 vom 8. Juni 2004 bereits explizit festgehalten.

Die Betreiber des Euro-Airport – unterstützt durch das BAZL - verlangen im Vernehmlassungsbericht eine Bandbreite von 5 – 10 Kn Nordwind, innerhalb der auf das ILS 34 gewechselt werden könnte. Begründet wird dies mit den Böenspitzen, welche angeblich das Doppelte des Durchschnittswerts betragen können. Dazu halten wir folgendes fest:

- Gemessene und prognostizierte Windwerte sind Mittelwerte, welche Böenspitzen bereits beinhalten.
- Die Landepiste in Basel-Mulhouse ist genügend lang, so dass einzelne Böen über 10 Kn während des Landeanflugs die Sicherheit nicht beeinträchtigen. Dies wurde während Jahren mit den Landungen auf Piste 16 bei tiefer Wolkenuntergrenze und Nordwind bewiesen (vgl. Vernehmlassungsbericht S. 28)

- Wir befürchten, dass die Bandbreite von 5 – 10 Kn den Flughafenbetreibern dazu dienen wird, die Anteile der Südanflüge mittel- bis langfristig zu erhöhen. Würde nämlich konsequent ab 5 Kn Nordwind von Süden her gelandet, könnten **bis zu 40 % aller Anflüge von Süden** her abgewickelt werden. Dies ist indirekt auch aus der grafischen Darstellung der Windwerte in der Region Basel-Mulhouse (vgl. Vernehmlassungsbericht S. 20) abzulesen.
- Uns sind mindestens zwei europäische Flughäfen bekannt, welche ebenfalls 10 Kn maximale Rückenwindstärke ohne Ausnahmen festgelegt haben:

Flughafen	Bedingungen	Ausnahmen
Palma de Mallorca	10 Kn	keine; gilt für trockene und nasse Piste
Milano-Malpensa	10 Kn	keine

2. Aus den eingangs genannten Gründen akzeptieren wir keine Überflüge auf tieferem Niveau als bisher, d.h. unter 2100 m ü.M. Der Anflug auf den Gleitpfad muss mit der grösstmöglichen, technisch machbaren Flughöhe erfolgen.

Je höher die Flugzeuge fliegen, desto weniger Lärm hören wir am Boden. Das Dünner- und Guldental bilden Kessel, in welchen die Schallwellen von den Berghängen zurückgeworfen und zum Teil noch verstärkt werden. Die geografische Lage des Punkts, an welchem die Flugzeuge auf den Leitstrahl einschwenken, bestimmt die Überflughöhe während des Anflugs 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 2'133 m.ü.M. erfolgen. Diese technisch machbare Möglichkeit ist in der Praxis auszuschöpfen.

3. Keine Direktstarts über die Schweiz und ILS-Landungen während den Nachtstunden von 22.00 – 07.00 Uhr.

4. Aufzeigen von Lösungen des Nutzungskonfliktes mit der Kleinaviatik. Die Sicherheit der Kleinaviatik ist unserer Meinung nach ungenügend gelöst. Bei der Öffnung des Luftraumes für Südanflüge sind Konflikte bei der Nutzung des Luftraumes vorgezeichnet. Leider haben sich die bestehenden Befürchtungen von Nutzungskonflikten anlässlich der Informationsveranstaltung vom 19. April in Oensingen bestätigt.

Die Region Thal ist ein wichtiges Gebiet für die Kleinaviatik, insbesondere für Gleitschirmflieger und Deltasegler. Auf deren Bedürfnisse und Sicherheit ist gebührend Rücksicht zu nehmen. Keinesfalls darf das ILS dazu führen, dass der Kleinaviatik die Nutzung des Luftraumes im Thal und am Jurasüdfuss verwehrt wird.

5. Beschränkung des prozentualen Verkehrsanteils der Piste 34 auf max. 10%. Maximal 10% der Anflüge sollen von Süden her erfolgen. Wenn diese Zahl über-

schritten wird, so sollen bereits **nach 1 Jahr konkrete Massnahmen** zur Senkung der Anflüge von Süden her, **eingeleitet und nicht bloss beraten werden**.

10 % (und nicht 12 %) ist auch die Bezugsgrösse für die Beurteilung der Auswirkungen des Projektes auf die Umwelt in Kap. 3 des Vernehmlassungsberichtes.

- 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.**

- 7. Alle Vereinbarungen betreffend ILS 34 werden, zusammen mit den Konsequenzen im Falle von Überschreitungen, in einem Zusatz zum bestehenden Staatsvertrag festgehalten und nicht wie im Vernehmlassungsbericht vorgestellt, in Form einer rechtlich unverbindlichen bilateralen Absichtserklärung.**

Wie oben erwähnt befürchten wir, dass ansonsten die französischen Bewilligungsbehörden die Anteile der Südanflüge sukzessive erhöhen werden.

Alle diese Forderungen liegen unserer Meinung nach innerhalb der technischen Machbarkeit des Projekts.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und hoffen, dass Sie diese gegenüber den Initianten mit Nachdruck vertreten. Berücksichtigen die Initianten des Projekts unsere Forderungen nicht, behalten wir uns ausdrücklich vor, den Rechtsweg vor dem französischen Staatsrat zu beschreiten.

Mit freundlichen Grüssen

Verein Region Thal

Thomas Schwaller
Präsident

Hans Weber
Geschäftsführer