

2003-18

[Geschäfte des Landrats || Parlament](#)

[Hinweise und Erklärungen](#)

Parlamentarischer Vorstoss

Titel: **Motion von Madeleine Göschke: Beschränkung der Tiefflüge über das Birs- und das Leimental nach Einführung des Instrumentenlandesystems Süd**

Autor/in: Madeleine Göschke-Chiquet, Grüne Fraktion

Eingereicht am: 23. Januar 2003

Nr.: 2003-018

[Verlauf dieses Geschäfts](#)

Dieses Jahr wird das Instrumentenlandesystem (ILS) Süd aufgebaut und Mitte 2004 soll es betriebsbereit sein (BaZ vom 26.9.02). Das ILS ermöglicht eine starke Steigerung der Landungen im Vergleich zum Sichtlandeverfahren. Die Besorgnis ist deshalb berechtigt, dass früher oder später das ILS Süd zu vermehrten Südlandungen führen wird. Die neue Luftstrasse führt über Aesch, Dornach, Reinach, Oberwil-Ost, Bottmingen, Binningen, Neubad und Neuallschwil zum Flughafen. Die Flughöhe über Grund beträgt über Reinach rund 550 m, über dem Bottminger Bruderholz neben dem Kantonsspital rund 300 m, über dem Binninger Westplateau und dem tiefer gelegenen Neuallschwil rund 180 m.

Die neue Anflugroute bedeutet eine **beträchtliche Lärm- und Risikobelastung des Birs- und des Leimentals**, aber auch von Neubad und Neuallschwil. In diesem dicht besiedelten Gebiet wohnen rund 100`000 Menschen.

Der Lärm wird schon in Reinach erheblich sein: seine Distanz zum Flughafen ist genau gleich gross wie diejenige der deutschen Ortschaft Hohentengen zu Kloten, deren Anfluglärm zur Kündigung des Luftverkehrsabkommens mit Deutschland geführt hat. Über Bottmingen, Binningen und Neuallschwil ist mit Lärmereignissen von 60 bis 90 dB (Lmax, > 10 sec) zu rechnen, wie Messungen gezeigt haben. Die gesundheitlichen und wirtschaftlichen Folgen des Fluglärms sind wohlbekannt: Anstieg von Risikofaktoren für Herz- Kreislauferkrankungen, Schlafstörungen, psychische Störungen, Wertverluste von Immobilien.

Die Lärmberechnungen der EMPA gelten nicht mehr, weil neuerdings schon ab 5 Knoten und nicht erst ab

10 Knoten Nordwind von Süden gelandet werden soll.

Die Risikobelastung ist ebenso bedenklich. 80% aller Abstürze erfolgen im An- und Abflugbereich. Es gibt keine Statistik, welche ein geringeres Absturzrisiko des ILS im Vergleich zu Sichtlandungen nachweist.

Der Absturz der Alitalia-Maschine bei Kloten erfolgte, weil sie trotz ILS 300 m zu tief flog. 85% aller Flugzeugabstürze haben menschliches Versagen als Ursache - da hilft kein ILS.

Wir sind uns der wirtschaftlichen Bedeutung unseres Flughafens voll bewusst. Wir verlangen aber, dass das Sicherheits- und das Ruhebedürfnis unserer Bevölkerung stärker berücksichtigt werden als die Interessen des Flugverkehrs. Deshalb sei die Regierung an ihre früheren Versprechen erinnert:

"Landungen mit dem ILS Süd nur als Ersatz der bisherigen Südlandungen, keine zahlenmässige Zunahme der Südlandungen". Die neuen Formulierungen der Regierung, wie "keine systematische Zunahme der Südlandungen" sind uns zu vage.

Die nachfolgende Formulierung schafft hier Klarheit, kommt aber dem Flugverkehr dennoch entgegen.

Als Richtmass wird das Jahr mit den meisten Südlandungen der Periode 1998 - 2000 gewählt (die Zeit der besten Flugjahre). Zudem wird der Grenzwert als **Prozentsatz** aller Landungen definiert, was im Falle eines Wachstums des Flugverkehrs eine zahlenmässige Zunahme der Südlandungen erlaubt.

Die Regierung wird beauftragt, sich im Verwaltungsrat des Flughafens wie folgt für die Beschränkung der Südlandungen einzusetzen:

Nach Inbetriebnahme des ILS Süd darf der Prozentsatz der Südlandungen an den Landungen insgesamt pro Jahr nicht höher sein als im Jahr mit den meisten Südlandungen der Periode 1998 - 2000.

[Back to Top](#)