

2005-129

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 Istrumentenlandesystems Süd**

Autor/in: Madeleine Göschke, Grüne Fraktion (Bachmann, Birkhäuser, Brenzikofer, Maag, Morel, Schoch, Schuler, Wiedemann)

Eingereicht am: 12. Mai 2005

Nr.: 2005-129

[Verlauf dieses Geschäfts](#)

Aktualisierung unserer gleichnamigen Motion Nr. [2003/018](#) vom 23.1.2003

Zurzeit findet die Vernehmlassung zum ILS Süd statt und spätestens 2007 soll es betriebsbereit sein. Die neue Flugstrasse bedeutet eine beträchtliche Lärm- und Risikobelastung für grosse und dicht besiedelte Gebiete unseres Kantons.

Der Fluglärm

Der fächerförmige Anflug über den Jura verlärmst das wichtigste Naherholungsgebiet der Nordwestschweiz. Nach dem Eindrehpunkt 530m über dem geplanten Naturpark Passwang führt der Richtstrahl des ILS über Aesch, Reinach, Bottmingen (Kantonsspital), Binningen und Neuallschwil. Rund 50'000 Menschen werden neu belastet.

Laut informationsschrift des Flughafens EAP wird der Überfluglärm schon 8 km vor der Landeschwelle, also in Bottmingen, 72 bis 79 Dezibel L(A) max betragen. Weil die Flughöhe über Grund in Bottmingen 498 m, über dem Binninger Westplateaurand aber nur 294m betragen wird, sind Lärmspitzen von 80 und mehr dB in Binningen und Neuallschwil unvermeidlich.

Solche Schallspitzen sind schon am Tag eine massive Störung, noch mehr in der Nacht, besonders im Sommer bei offenen Fenstern - der EAP will ja das ILS vorwiegend im Sommerhalbjahr einsetzen.

Schon mit 75 dB ist der vom EAP vorausgesagte Lärm für das menschliche Ohr dreimal lauter als der nächtliche Grenzwert der WHO von 45 dB.

Tiefschlaf ist schon ab 50 dB kaum möglich, die Aufwachgrenze beträgt 60 dB, und 80 dB reissen nun

wirklich jede und jeden aus dem Schlaf. Die Wirkung solcher Lärmpegel auf Stresshormone, Puls und Blutdruck mit ihren gesundheitlichen Folgen ist bekannt.

Die Sicherheit

Der geplante Gleitwinkel von 3,5° ist wesentlich weniger sicher als der übliche von 3° (Jakob Seitz, ehem. Obmann der Swissairpiloten).

Neu werden rund 50'000 Menschen überflogen, 80 % der Flugzeugabstürze ereignen sich im Ab- und Anflugbereich - mit und ohne ILS.

Laut einer früheren Aussage des EAP beeinträchtigt die jetzt überraschend geplante Verkürzung der Piste auf 2780m die Landesicherheit von Embraemaschinen, weil sie keine Schubumkehr besitzen.

Gemäss Schreiben von UVEK und ICAO vom 26.4.05 ist die angeblich grössere Sicherheit des ILS gegenüber Sichtlandungen durch keine Statistik belegt.

Der Regierungsrat wird aufgefordert sich für folgende flankierende Massnahmen einzusetzen:

- Der prozentuale Anteil der Südlandungen darf nicht grösser als 4 % aller Landungen sein, was den meteorologischen Verhältnissen und dem Landeregime der Jahre 1985 bis 1998 entspricht.
- Die Umschaltung auf Südlandungen soll erst ab einer Nordwindkomponente von 10 Knoten erfolgen (analog zu andern Flughäfen).
- Sofortige Nachtflugsperrung über Schweizer Hoheitsgebiet von 23 bis 06 Uhr, wie vom Bundesrat kürzlich für Kloten verfügt, mittelfristig von 22 bis 06 Uhr, wie von der Mehrheit des Landrats mehrfach gefordert.
- Flankierende Massnahmen sind mit Frankreich vertraglich abzusichern.

[Back to Top](#)