



DER GEMEINDERAT VON BINNINGEN
AN DEN EINWOHNERRAT

Postulat M. Hopf und Mitunterzeichnende vom 18.6.2003

Luftverkehrspolitik der Gemeinde Binningen / Erhalt des EuroAirports (EAP)

Schriftliche Stellungnahme des Gemeinderats

| | |
|-------------------------|---|
| Kurzinformation: | <p>Die im Postulat gestellten Forderungen an den Gemeinderat, im Rahmen seiner Möglichkeiten die Entwicklung des EuroAirports zu unterstützen und das Verständnis der Bevölkerung für diese Problematik zu wecken, sich gleichzeitig aber auch für den Schutz der Einwohnerschaft vor erhöhten Belastungen durch den Flugverkehr einzusetzen, kann der Gemeinderat grundsätzlich befürworten.</p> <p>Der Gemeinderat ist sich der schwierigen Lage des EuroAirports deutlich bewusst und verfolgt dessen Entwicklung und eventuelle Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Basel und Region mit Sorge. Nicht minder besorgt ist er über die geplante Route des ILS 34 und die seit Mai 2003 vollzogene Erhöhung der Direktstarts über das Zentrum von Binningen. Diese Start- und Landeanflugroute wird künftig andere und immer dieselben Wohngebiete belasten. Deshalb setzt sich der Gemeinderat seit Jahren dafür ein, dass bei der Festlegung der Flugrouten die Bevölkerungsdichte prioritär berücksichtigt wird.</p> |
| Antrag: | Das Postulat wird an den Gemeinderat überwiesen. |

Binningen, 2. September 2003

GEMEINDERAT BINNINGEN
die Präsidentin: der Verwalter:
Bea Fünfschilling Bruno Gehrig

DETAILBERICHT

Zu den einleitenden Bemerkungen Punkte 1), 2) und 3):

Der Gemeinderat teilt die Sorge des Verfassers und der Mitunterzeichnenden des Postulats um die Attraktivität unserer Region. Es ist klar, dass eine effiziente Anbindung an den Verkehr (und das umfasst den Auto-, Schienen- und Flugverkehr, wie auch den Schiffsverkehr auf dem Rhein) eine der unabdingbaren Voraussetzungen für die wirtschaftliche Weiterentwicklung unseres Standorts ist. In der Tat lässt sich der ausserordentlich hohe öffentliche Lebensstandard höchstens durch zukünftiges wirtschaftliches Wachstum finanzieren.

Wachstum lässt sich allerdings nicht erzwingen, wie die gegenwärtig unsichere konjunkturelle Lage deutlich macht. Das weiss wohl niemand besser als die Geschäftsleitung unserer neuen nationalen Fluggesellschaft. Nun ist leider das Wohlergehen unseres EAP auf verhängnisvolle Weise mit dem Schicksal der Swiss verknüpft, die mit jedem Monat unter schwierigeren Randbedingungen um ihr Überleben zu kämpfen hat. Ein Ende der Swiss würde den EuroAirport ganz empfindlich, aber auch unsere Region, spürbar treffen. Der Gemeinderat verfolgt diese Entwicklung, auf die er leider keinen Einfluss nehmen kann, mit ernster Sorge. Dies sei hier aus dem Grund betont, weil die Unterzeichnenden des Postulats 157 der Ansicht sind, "die Gemeindebehörden sehen es als ihre Aufgabe, *"eine gegenüber dem EAP ablehnende Stimmung sich widerstandslos ausbreiten zu lassen"*.

Im Gegensatz dazu hat der Gemeinderat immer wieder die oben genannten Bedenken geäussert (Absatz 3, Punkte i) bis iii)) und bekennt sich ohne Vorbehalt zu den unter Absatz 3) aufgeführten Punkten i) bis vii). Gerade auf der Suche nach fairer Verteilung der Immissionen hat er sich seit Jahren für genau dieselben Punkte eingesetzt. Im Vordergrund stehen dabei der Schutz der Binninger Bevölkerung und der Erhalt des Wohnwertes. Dass dieser in Frage gestellt ist, ist in der erstmals verlangten Auflage in einem Baugesuch ersichtlich. Sie betrifft einen Neubau an der Tiefengrabenstrasse in Binningen:

Amt für Raumplanung, Abteilung Lärmschutz

Fluglärm:

- *"Gestützt auf Art. 32, Abs. 1, der Lärmschutz-Verordnung bzw. SIA-Norm 181 (Schallschutz im Hochbau), Kapitel 3.1, muss die Standard-Schallpegeldifferenz $D_{nT,w}$ der Gebäudehülle mindestens 40 dB betragen. Diese Anforderung gilt insbesondere auch für die Dachkonstruktion.*
- *Gesuchsteller/in und Projektverfasser/in sind für die Einhaltung der Auflage(n) verantwortlich."*

Präzisierungen und Vorbehalte sind einzig bezüglich der Installation des ILS 34 anzubringen. Es betrifft dies Absatz 3, Punkt ii) und Absatz 4, Punkte iv) und v). Es wird viel Aufhebens gemacht betreffend die sicherheitstechnische Verbesserung des computergestützten Landeanflugs gegenüber dem Landeanflug auf Sicht. Tatsächlich existieren zu diesem Punkt nach schriftlicher Aussage des BAZL keine untermauernden Statistiken. Selbst wenn man die Verbesserung der Sicherheit als relevant anerkennt, wäre sie dies natürlich nur dann, wenn die jetzt und heute **ohne** ILS geflogene Anzahl von Flugbewegungen mit den geplanten ILS Anflügen zahlenmässig identisch wäre. In Wirklichkeit ist die Route heute aber gar nicht erlaubt, d.h. dass mit der Einführung des ILS 34 neu 60'000 Einwohner und Einwohnerinnen des Birs- und Leimentals, von Neuallschwil und Basel-West einem Absturzrisiko ausgesetzt und mit Immissionen bedeckt werden – Binningen und Neuallschwil am schlimmsten.

Es trifft nicht zu, dass diese Störung durch die Vorgabe eines steileren Abstiegswinkels gemindert wird. Dieser wird nach Aussage des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) 3° bis max. 3,5° betragen. Steilere Winkel können die Mehrzahl der Flugzeuge aus technischen Gründen nicht verkraften. Dieser Winkel impliziert bedenklich geringe Flughöhen über Grund, besonders über dem Westplateau von Binningen (191 m) und über Neuallschwil (Altersheim, 183 m), (Beilage 1 und 2). Ähnliche Verhältnisse haben beim Südanflug auf dem Flughafen Zürich Demonstrationen von 20'000 Einwohnern ausgelöst, obwohl der dortige Südanflug eine geringere Anzahl Einwohner und Einwohnerinnen stört und strikt reglementiert ist. (Beilage 3)

Aufgrund dieser Bedenken hat sich der Gemeinderat gegen die geplante Routenführung des ILS 34 über dichtest besiedeltes Gebiet ausgesprochen (Beilage 4) und wird sich im Rahmen der von Regierungsrat A. Ballmer zugesicherten Vernehmlassung weiter kritisch dazu äussern. Dabei stützt er sich auf die von den Regierungsräten für die Verteilung des Flugverkehrs gegebenen Vorgaben und die von der Fluglärmkommission BL/BS in ihrem Jahresbericht 2001 in Kapitel 8, Gesamtwürdigung, formulierten Aussagen:

"Für die künftige Darstellung der Lärmsituation am EAP empfiehlt die FLK im Übrigen, die Lärmimmissionen gebietsmässig in Beziehung zur Anzahl der vom Fluglärm betroffenen Personen zu bringen. Dies entspricht auch dem Vorgehen im Zusammenhang mit den Empfehlungen der ACNUSA für den EuroAirport."

Sollten die zuständigen Stellen gegen unseren Willen an der Einführung des ILS 34 auf der geplanten Route festhalten, wird der Gemeinderat sich vehement für die im Postulat unter Punkt 4 aufgeführten Rahmenbedingungen einsetzen und beim EAP auf Verbindlichkeiten bestehen, damit der Schutz der Bevölkerung und der Erhalt der Wohnqualität im grösst möglichen Rahmen gewährleistet sind.

- 1. Anflugprofil ILS 34**
- 2. Flughöhe über Boden beim ILS 34-Anflug**
- 3. Flughafen Zürich, Südanflug**
- 4. Flughafen Basel-Mülhausen, Südanflug**