



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

05.8281.02

WSD/P058281
Basel, 31. August 2005

Regierungsratsbeschluss
vom 30. August 2005

Interpellation Nr. 55 Eveline Rommerskirchen betreffend der geplanten Einführung des Blindlandesystems (ILS 34) auf dem EuroAirport
(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom Mittwoch, 8. Juni 2005)

Wir beantworten die Fragen der Interpellantin wie folgt:

Frage 1:

Wie kommt es, dass der 1999 beschlossene Ausbau des Flughafen Basels eine Ost-West-Piste brachte, die heute vom kommerziellen Flugverkehr viel weniger als prognostiziert benutzt wird? Die Regierung sprach seinerzeit von einer sehr grossen Entlastung für die Stadt Basel.

Der Ausbau des Flughafens Basel-Mulhouse wurde insbesondere auch unter der Erwartung der Fortsetzung der von der ehemaligen Crossair eingeschlagenen Strategie des Eurocross geplant. Damit konnte für den Flugbetrieb am EuroAirport von einem Flottenmix mit einer grossen Zahl von kleinen Flugzeugtypen (v.a. Saab 2000) ausgegangen werden. Vor diesem Hintergrund wurde die Ost-West-Piste des Flughafens soweit verlängert, dass die erwartete hohe Anzahl von Starts mit kleinen Flugzeugen in Richtung Westen statt in Richtung Süden abgewickelt werden konnte. Es kann festgestellt werden, dass unter diesen Voraussetzungen die Verlängerung der Ost-West-Piste die erwartete Entlastungs-Wirkung zeigte. So lag im Jahr 2002, dem ersten Jahr nach der Inbetriebnahme der verlängerten Ost-West-Piste, der Weststart-Anteil bereits bei 23 Prozent statt wie in den Vorjahren bei ca. 3 Prozent.

Bekanntlich wurde die Luftverkehrsentwicklung in der Schweiz als Folge der Krise in den Jahren 2001 / 2002 und dem Zusammenbruch der Swissair grundlegend verändert. Ebenso bekannt sind die Auswirkungen auf den EuroAirport, der nach dem Verschwinden der Crossair und durch die fortlaufenden Restrukturierungen der SWISS zwischen 2001 und 2004 einen massiven Verkehrseinbruch hinnehmen musste. Eine weitere Folge dieser Entwicklung ist, dass die Zahl der kleineren, für den Start auf der Ost-West-Piste grundsätzlich in Frage kommenden Flugzeugtypen drastisch zurückgegangen ist. So sank die Zahl der Startbewegungen der Gesellschaft SWISS mit den Flugzeugtypen Saab 340, Saab 2000, MD-83, Embraer 145, BA-45 von 27'752 im Jahre 2002 um rund zweidrittel auf 9'335 im Jahre 2004. Parallel dazu ist auch der Prozentsatz der (IFR)- Startbewegungen auf der Ost-West-Piste von 23,1% im Jahre 2002 auf 12,6% im Jahre 2004 zurückgegangen.

Dem Regierungsrat ist bewusst, dass diese Entwicklung den ursprünglichen Erwartungen hinsichtlich der Ost-West-Piste nicht entspricht. Er hat daher auch bereits bei verschiedenen Gelegenheiten, v.a. während der Beratungen der Trinationalen Umweltkommission für den EuroAirport, die zuständigen Flugsicherungsstellen sowie den Flughafen dazu aufgefordert, in Zusammenarbeit mit den Fluggesellschaften nach Wegen zu suchen, wie der Weststart-Anteil wieder angehoben werden kann.

Festzuhalten ist, dass in den für die Piloten massgebenden Flugvorschriften (AIP) die Ost-West-Piste nach wie vor als sogenannte „bevorzugte Startpiste“ bezeichnet wird. Die Verantwortung und der endgültige Entscheid über die Wahl der Piste verbleibt jedoch grundsätzlich beim Piloten. Er muss diesen Entscheid zur Gewährleistung einer möglichst hohen Sicherheit auf Grund der für seinen Flugzeugtyp definierten Sicherheits- und Leistungsdaten fällen, wobei unter anderem das Abfluggewicht, die Windgeschwindigkeit und -richtung, die Lufttemperatur und der Pistenzustand berücksichtigt werden müssen.

Frage 2:

Trifft es zu, dass der Anteil der Südanflüge während gewisser Jahre der Achtziger und Neunziger Jahre lediglich 4 % oder weniger betrug ?

Die Statistik der am EuroAirport durchgeführten Landungen zeigt, dass der Anteil der Südlandungen in den Jahren vor 1997 / 1998 unter 4 % lag.

Gemäss den Angaben der DGAC wurde bis 1997 ein spezielles Anflugverfahren für die Südlandungen praktiziert, mit zunächst einem Präzisionsanflug auf die Piste 16, an den sich dann ein Sichtanflug von Westen her anschloss, um dann – gleich wie heute – von Süden her in Richtung Norden zu landen. Ein offensichtlicher Nachteil dieses Verfahrens war, dass die Anflüge in der Gegenrichtung der Starts erfolgten („Gegenverkehr“). Dies erschwerte die Verkehrskontrolle und wurde daher ersetzt durch das heutige Sichtanflugverfahren MVI 34.

Frage 3:

Teilt die Regierung die Auffassung, dass sich die Windverhältnisse in der Region in den letzten 15 Jahren nicht wesentlich geändert haben?

Nach den vorliegenden Informationen geht der Regierungsrat davon aus, dass sich die für die Zivilluftfahrt massgebenden Windverhältnissen in den letzten Jahren nicht wesentlich geändert haben. Allerdings ist zu sehen, dass die Windverhältnisse ebenso wie andere Wetterphänomene (Temperatur, Niederschläge etc.) saisonal, aber auch im Vergleich einzelner Jahre stark schwanken können mit entsprechenden Konsequenzen für die Abwicklung des Flugverkehrs.

Frage 4:

Das ILS34 darf nur als Ersatz für das bisher angewendete Sichtanflugverfahren bei starkem Nordwind dienen (siehe Antwort der Regierung zur 1. Frage der Interpellation Nr. 37). Gemäss einer Auswertung des französischen Wetterdienstes für die Periode 1996 bis 2001 wurde die Nordwindkomponente von 10 Knoten während rund 2% der Zeit überschritten. Warum geht die zwischen der französischen Flugsicherungsbehörde und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt vereinbarte Benutzungsbedingung von einem Anteil der Südlandungen von 4 bis 12 % aus?

Das Vernehmlassungsdossier zum Projekt ILS 34 geht ebenso wie der vorgelegte Entwurf für eine Vereinbarung der beiden Zivilluftfahrtbehörden über die Benützungsbedingungen des ILS 34 vom Grundsatz aus, dass die bisherige Praxis beibehalten bleibt, die Südanflüge nur dann anzuordnen, wenn dies aus Gründen der Flugsicherung erforderlich ist, d.h. wenn der Wind aus nördlicher Richtung zu stark ist, um eine sichere Landung auf der Piste 16 nach Süden zu gewährleisten.

Die Erfahrungswerte zeigen, dass die Häufigkeit von Südlandungen in den Jahren seit 1998 im Jahresmittel relativ stabil ist und sich zwischen etwa 6 und 7% aller Instrumentenlandungen bewegt. Dennoch kann es – windbedingt – im Jahres- und Monatsverlauf zu Phasen kommen, in denen der Südlandeanteil 10% und mehr beträgt.

Vor diesem Hintergrund nennt der Entwurf der Pistenbenützungsvereinbarung die Spanne von 4-12% als den Bereich, der aufgrund der bisherigen Schwankungen für die Beurteilung der Nutzung des ILS 34 berücksichtigt werden muss. Die Obergrenze von 12% entspricht zudem den Empfehlungen der französischen Lärmschutzbehörde ACNUSA vom Dezember 2001.

Frage 5:

Was spricht dagegen, in der Vereinbarung mit Frankreich den Anteil der Südanflüge auf 4 % zu beschränken?

Für den Regierungsrat ist die Begründung der Zivilluftfahrtbehörden für die vorgesehene Spanne von 4-12% Südlandeanteil grundsätzlich nachvollziehbar. Er ist jedoch auch der Auffassung, dass damit insgesamt ein Spielraum geschaffen wird, der zur Gewährleistung der Sicherheitserfordernisse nicht zwingend notwendig ist. Mit Blick auf die am Flughafen Basel-Mulhouse langfristig feststellbare Windsituation und mit Blick darauf, dass die ACNUSA bei ihrer Empfehlung zur Installation des ILS 34 eine Südlandequote zwischen 8% und 12% nennt, hat der Regierungsrat in seiner Stellungnahme zum Projekt ILS 34 gefordert, die Vereinbarung über die Benützungsbedingungen des ILS 34 daran auszurichten, dass der Anteil an Südlandungen 8% nur in Ausnahmefällen überschreitet.

Frage 6:

Was hält die Regierung davon, in der Vereinbarung Sanktionen zu verankern für den Fall, dass der Flughafen sich nicht an die Abmachungen hält, anstatt lediglich die Aufnahme von Gesprächen vorzusehen?

Festzuhalten ist, dass die Zuständigkeit für die Festlegung der An- und Abflugregelungen am EuroAirport entsprechend den Bestimmungen des Flughafenstaatsvertrag der französischen Flugsicherung obliegt und nicht dem Flughafen. Die französischen Flugsicherungsbehörden konsultieren das Schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) soweit Verfahrensregelungen einen wesentlichen Einfluss auf die Schweiz haben. Die vorgesehene Vereinbarung über die Nutzungsbedingungen des ILS 34 ist daher auch zwischen den beiden staatlichen Zivilluftfahrtbehörden zu schliessen.

Die Einhaltung der in der Vereinbarung vorgesehenen Nutzungsbedingungen für das ILS 34 wird von verschiedenen Faktoren abhängen, insbesondere aber auch von den effektiven Wetter- und Windbedingungen. Im Vordergrund steht die Gewährleistung der Flugsicherheit. Dies bedingt insgesamt die Zubilligung eines erforderlichen Ermessensspielraums. Der Regierungsrat geht

daher davon aus, dass für die Festlegung von eventuellen Sanktionen die notwendigen absoluten Bedingungen nicht gegeben sind. Er erachtet daher den vom BAZL und den französischen Flugsicherungsbehörden eingeschlagenen Weg als sinnvoller und wirksamer, mit Hilfe eines gemeinsam Beobachtungs- und Controllingkonzepts beim Überschreiten eines definierten Schwellenwertes gemeinsam nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen, um die Nutzung des ILS 34 im vereinbarten Rahmen zu halten.

Frage 7:

Teilt die Regierung die Auffassung, dass durch die Einführung des ILS alle Südanflüge, die früher gestreut waren, auf einer engen Anflugschneise konzentriert und die Bevölkerung in dieser Schneise deshalb viel mehr direkte Überflüge dulden muss?

Einer der Effekte des ILS 34 im Vergleich mit dem heute praktizierten Sichtanflugverfahren (MVI) ist eine für Piloten, Flugsicherung und Anwohnerschaft berechenbarere und damit v.a. sicherere Anflugbahn. Aufgrund des kontrollierten Sinkflugs, ohne die Notwendigkeit eine enge Kurve in geringer Höhe zu fliegen, wird zudem – wegen des Wegfalls von Schubgaben – die Lärmwirkungen verringert.

Richtig ist, dass die Abweichungen vom idealen Anflugstrahl mit dem ILS 34 sehr viel geringer sein werden als beim MVI. Daraus kann aber nicht kausal auf die Anzahl der Überflüge geschlossen werden. Diese hängt vielmehr von der Gesamtverkehrsentwicklung am EuroAirport ab.

Frage 8:

Wie stellt sich die Regierung zur Tatsache, dass gemäss Lärmmessungen des Schutzverbandes auf dem Dach des Altersheim Muesmatt in Allschwil, also direkt unter der Anflugroute Süd, im Jahr 2004 rund 500 Südanflüge eine Maximallärmbelastung von 80dB erzeugten und im Mai dieses Jahres bei 100 Südlandungen ein Spitzenwert von 77dB gemessen wurde?

Das Altersheim Muesmatt liegt ziemlich genau in der Verlängerung der Achse der Hauptpiste und nur rund 3'800 Meter von deren heutigen Pistenschwelle entfernt. Die Auswertung der CIEMAS-Daten des Flughafens zeigt, dass der Ort heute bei Südanflügen in Höhen zwischen 200 bis 300 Meter über Grund überflogen wird. Dies erklärt die von Seiten des Schutzverbandes vorgelegten Maximalwerte, dessen Messstation sich auf dem Dach des Hochhauses Muesmatt befindet.

Die Auswertungen der Daten der beiden Messstationen des Flughafens in Allschwil und in Basel-Neubad – die ebenfalls von den heutigen Südanflügen überflogen werden – zeigen, dass die gemessenen Lärmspitzenpegel bei diesem Sichtanflugverfahren zwischen rund 60 bis 80 Dezibel stark schwanken.

Mit dem Projekt ILS 34 wird die Pistenschwelle um 1'120 Meter nach Norden verschoben, womit die Überflughöhen im Gebiet Muesmatt stets rund 290 Meter betragen werden. Dies dürfte im Durchschnitt zu einer Reduktion der maximalen Lärmpegel führen. Zudem werden die Flugzeug auf dem ILS-Gleitweg stabiler und regelmässiger fliegen und die heute notwendigen Schubkorrekturen für den Kurvenflug werden wegfallen. Dies wird sich nochmals günstig auf die Lärmemission auswirken.

Frage 9:

Wie viele Stellungnahmen zur Einführung des ILS sind bei der Regierung eingegangen? Und wie viele davon waren überwiegend positiv und wie viele überwiegen negativ?

Es wurden 363 Stellungnahmen, davon 340 mit identischem Wortlaut eingereicht. Insgesamt haben Personen aus 330 Haushalten eine Stellungnahme abgegeben. 359 Stellungnahmen sprechen sich gegen das ILS 34 aus, 3 sehen eine eingeschränkte Zustimmung, 1 Stellungnahme unterstützt das Projekt ohne Vorbehalt.

Frage 10:

Wird die Regierung Basel-Stadt selber eine Stellungnahme zur Einführung des ILS34 abgeben?

Entsprechend den bei der öffentlichen Publikation des Konsultationsverfahrens am 9. April 2005 mitgeteilten Schritten, hat der Regierungsrat unter Auswertung der in der Vernehmlassung eingegangenen Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Fluglärmkommission BS / BL seine schriftliche Stellungnahme am 1. September 2005 an die französischen Behörden übermittelt. Die von Bürgerinnen und Bürgern eingereichten Stellungnahmen wurden der kantonalen Stellungnahme zur Kenntnis der französischen Stellen beigelegt.

Frage 11:

Wird sie dabei den Stellungnahmen der direkt betroffenen Bevölkerung (Neubad, Bruderholz) besonderes Gewicht beimessen, da diese sich ja nicht wie beispielsweise im Kanton BL an die Gemeinde wenden kann, damit diese ihre Interessen vertritt?

Die Stellungnahmen der betroffenen Bevölkerung wurden direkt berücksichtigt.

Frage 12:

Wird die Regierung ihre eigene Stellungnahme in vollem Wortlaut der Öffentlichkeit zugänglich machen, damit die demokratische Kontrolle gewährleistet ist?

Die Stellungnahme des Regierungsrats zum Projekt ILS 34 in vollem Wortlaut liegt dieser Interpellationsantwort bei. Der Regierungsrat hat die Öffentlichkeit im Übrigen mit einer Medienmitteilung über seine Stellungnahme informiert und die Stellungnahme zudem auf der Internet-Seite des Kantons eingestellt.

Frage 13:

Ist die Regierung bereit über ihre eigenen weiteren Handlungen bezüglich Einführung des ILS ebenso rechtzeitig zum Voraus zu informieren, wie über die Verfahrensschritte seitens des Bundes und Frankreich, damit die Bevölkerung ihre Mitwirkungsrechte ausüben und rechtzeitig intervenieren kann?

Der Regierungsrat wird auch weiterhin sicherstellen, dass die Bevölkerung in Basel-Stadt ihre Mitwirkungsrechte im Rahmen des Verfahrens zum ILS 34 wahrnehmen kann.

Antrag

Wir beantragen Ihnen, von der schriftlichen Antwort zur Interpellation Nr. 25 Eveline Rommerskirchen betreffend der geplanten Einführung des Blindlandesystems (ILS 34) auf dem EuroAirport Kenntnis zu nehmen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Ralph Lewin
Präsident

Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber

Beilage

- Stellungnahme des Regierungsrat zum Projekt ILS 34 vom 30. August 2005