

Vorlage an den Landrat

Fragestunde der Landratssitzung vom 11. Januar 2018 2017/623

vom 9. Januar 2017

Rahel Bänziger: ILS 33: Ende 2017 beträgt der Anteil Südlandungen 10,3 Prozent

Eine MM des EAP vom 5.1.18 besagt Folgendes:

«Das Instrumentenlandesystem für die Südpiste 33 (ILS 33) am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg ist seit Ende 2007 in Betrieb.

Am 31. Dezember 2017 betrug der Anteil der Südlandungen für das gesamte Kalenderjahr 10,3 Prozent sämtlicher Instrumenten-Anflüge gegenüber 5,9 Prozent im Vorjahr. Von insgesamt 39'630 IFR-Landungen (Vorjahr: 38'959) erfolgten 4'092 (Vorjahr: 2'293) auf der Südpiste 33. Im Jahr 2017 lagen die ILS 33-Quoten in fast allen Monaten über dem langjährigen Mittel.

Die Modalitäten zur Benutzung der Piste 33 für IFR-Landungen werden in einem Abkommen festgelegt, das am 10. Februar 2006 zwischen dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und der französischen Zivilluftfahrtbehörde (DGAC) unterzeichnet wurde. Das Abkommen legt fest, dass die Piste 15 als Hauptlandepiste benützt wird und dass die Piste 33 in der Regel nur benützt werden soll, wenn die Rückenwindkomponente 5 Knoten übersteigt. Da der Anteil der Südlandungen den 10 Prozent-Schwellenwert überschreitet, werden die beiden zuständigen Luftfahrtbehörden zunächst eine gemeinsame Analyse dieses Ergebnisses durchführen. Danach werden sie, gestützt auf das Abkommen vom 10. Februar 2006, Konsultationen aufnehmen, mit dem Ziel, Massnahmen zu treffen, um die prozentuale Nutzung der Piste 33 wieder unter die 10 Prozent-Marke zu bringen.»

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion beantwortet.

Frage 1: Wie und innerhalb welches Zeitraumes gedenkt der RR im VR des EAP und beim BAZL auf eine rasche Ausarbeitung eines Massnahmenkatalogs zur Reduktion der Südlandungen zu pochen?

Das Abkommen zwischen der französischen Zivilluftfahrtsbehörde (DGAC) und dem schweizerischen Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) vom 10. Februar 2006 bezeichnet die Piste 16 (heute: Piste 15) als Hauptlandepiste (= Landungen von Norden her) und besagt, dass in Übereinstimmung mit internationalen Empfehlungen die Piste 16 aus Sicherheitsgründen nicht mehr benützt wird, sobald die durchschnittliche Rückenwindkomponente 5 Knoten übersteigt oder wenn die Piste 16 bei Wind aus Norden kontaminiert ist (Wasser, Eis, Schnee). Dann erfolgen

Landungen über das Instrumenten-Anflugverfahren ILS 34 (heute: ILS 33) von Süden. Solange die Voraussetzungen für Landungen auf Piste 16 erfüllt sind, darf die Piste 34 nicht als Landepiste benützt werden.

Mit Blick auf die Umweltauswirkungen hält das Abkommen fest, dass bei Übersteigerung der Anflüge von 10 % auf Piste 34 die beiden Luftfahrtbehörden Konsultationen aufnehmen mit dem Ziel, im Rahmen der in der Vereinbarung festgelegten Pistennutzungsbedingungen Massnahmen zu treffen, um die prozentuale Nutzung der Piste 34 wieder unter die 10%-Marke zu bringen.

Die beiden Aufsichtsbehörden erstellen einen jährlichen Bericht über die ILS 34-Landungen. Das werden sie auch für das Jahr 2017 tun, in welchem die 10%-Hürde tatsächlich um 0,3% überschritten wurde (insgesamt 2017 4'092 Südlandungen). Wir gehen davon aus, dass die Wetterlage eine entscheidende Rolle gespielt hat. Die Behörden werden zunächst eine gemeinsame Analyse des Ergebnisses vornehmen und dann gemäss der Vereinbarung Konsultationen aufnehmen. In diesen wird der Regierungsrat auf einer strikten Einhaltung der 10%- Hürde beharren.

Frage 2: Welche anderen Massnahmen schlägt der RR vor, um die lärmgeplagte Bevölkerung vor dem stetig zunehmenden Fluglärm zu schützen?

Der Verwaltungsrat des EuroAirport hat der Direktion im 2017 den Auftrag erteilt, Massnahmen vorzuschlagen, um der zu beobachtenden Zunahme des Fluglärms in den beiden ersten Nachtstunden (22 bis 24 Uhr) insbes. im Süden des Flughafens entgegenzuwirken.

In diesem Zusammenhang wurden im Verwaltungsrat zwischen Juni und Dezember 2017 verschiedene Massnahmen ausführlich erörtert, welche die Zunahme der Flugbewegungen in den sensiblen Nachtstunden, insbesondere zwischen 23.00 und 24.00 Uhr, eindämmen sollen.

Bei dieser wichtigen Findungsphase geht es sowohl um die Minderung der nächtlichen Lärmbelastung als auch um die Weiterentwicklung der Flughafenaktivitäten im Einklang mit den Interessen der trinationalen Region. Aufgrund der komplexen Sachlage muss das Thema sorgfältig ausgearbeitet werden. Der Flughafen wird zu gegebener Zeit informieren.

Frage 3: Wann wird der Lärmbelastungsnachweis des EAP veröffentlicht, wozu der gemäss SIL-Objektblatt EAP mindestens alle drei Jahre verpflichtet ist und der per Ende 2016 in Aussicht gestellt wurde?

Wie der vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) im November 2009 publizierte Lärmbelastungskataster (LBK) beruht auch der nach dem SIL-Objektblatt für den Flughafen Basel-Mulhouse geforderte Lärmnachweis auf Berechnungen, die durch die französische Zivilluftfahrtbehörde (DGAC) durchgeführt werden müssen. Die Betriebsdaten werden vom EuroAirport zur Verfügung gestellt. Die weiteren Modalitäten zum Lärmnachweis werden zwischen dem EuroAirport und dem BAZL geregelt.

Aufgrund dieser Ausgangslage sind in die Erstellung des Lärmnachweises diverse Stellen, v.a. auch französische Behörden, involviert. Der resultierende Koordinationsaufwand ist hoch. Die dem Lärmnachweis zugrunde liegenden Berechnungen auf Basis der Flugbewegungen für das Jahr 2016 wurden dem EuroAirport von der DGAC per Ende 2017 in Aussicht gestellt. Nach Erhalt wird der EuroAirport das BAZL über die Ergebnisse informieren und dieses dann u.a. die betroffenen Kantone in Kenntnis setzen.

Liestal, 9. Januar 2018

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Sabine Pegoraro

Der Landschreiber: Peter Vetter