

Parlamentarischer Vorstoss

2019/633

Geschäftstyp:	Postulat
Titel:	Überschreitung der maximalen Südanflugsquote: Umgehende Überprüfung des 5 Knoten-Regimes durch die Flugsicherheitsbehörden
Urheber/in:	Balz Stückelberger
Zuständig:	—
Mitunterzeichnet von:	Brodbeck, Burgunder, Dätwyler, Dürr, Eugster, Frey, Hiltmann, Jeanneret-Gris, Meier, Meyer, Scherrer, Trüssel, Vogt-Düring
Eingereicht am:	26. September 2019
Dringlichkeit:	—

Die Piste 15 des EuroAirports (EAP) wird aus Sicherheitsgründen nicht mehr für Landungen benutzt, sobald die durchschnittliche Rückenwindkomponente 5 Knoten übersteigt. Die Landungen werden in diesem Fall auf diese Piste 33 verlegt (sog. Südanflug). Für den Fall, dass während eines Kalenderjahres mehr als 10% der Landungen im Südanflug erfolgen, nehmen die französischen und die schweizerischen Luftfahrtbehörden gemäss einer Vereinbarung aus dem Jahr 2006 Konsultationen mit dem Ziel auf, Massnahmen zu treffen, um den Anteil der Südlandungen wieder unter den Schwellenwert von 10 Prozent zu bringen.

Die Grundlagen für die erwähnte Vereinbarung stammen aus dem Jahre 2001. Damals waren Winde aus Westen vorherrschend. Seither ist eine sukzessive Verschiebung der Windrichtung von Südwesten nach Norden festzustellen. Diese Tendenz war vor allem in den letzten fünf Jahren zu beobachten. Die Verschiebung hat zu einer Zunahme der Südlandungen geführt: Während die Quote 2016 noch bei 5.9% lag, überstieg sie 2017 (10.3%) und 2018 (11%) den vereinbarten Maximalwert. Ein Ende dieses Trends ist nicht abzusehen: Ende August 2019 lag die Quote bei 10.7%.

Aufgrund dieser Ausgangslage ist die in der Vereinbarung vorgesehene Massnahmenprüfung umgehend an die Hand zu nehmen. Namentlich drängt sich eine Überprüfung im Hinblick auf eine Anpassung der 5 Knoten-Regelung für die zurzeit maximal zulässige Rückenwindkomponente auf. Im Rahmen einer Sicherheitsüberprüfung ist zu klären, ob im konkreten Fall des EuroAirports eine erhöhte zulässige Rückenwindkomponente definiert werden kann. Dabei ist auch der Umstand zu berücksichtigen, dass moderne Flugzeugtypen über eine Zertifizierung für wesentlich höhere Rückenwindkomponenten verfügen.

Bei der Festlegung der maximalen Rückenwindkomponenten und damit der Grundlagen für die Umstellung von Nord- auf Südlandungen handelt es sich ausschliesslich um Fragen der Flugsicherheit, die in den Zuständigkeitsbereich der Flugsicherheitsbehörden fallen. Die regelmässig an den EuroAirport oder an dessen Verwaltungsrat herangetragene Forderung, die Südlandequote zu

reduzierten, ist deshalb nicht zielführend. Vielmehr müssen sich die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt gemeinsam beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation resp. beim zuständigen Bundesamt für Zivilluftfahrt dafür einsetzen, dass die vorgesehene Massnahmenprüfung mit den französischen Behörden endlich umgehend in Angriff genommen werden.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft wird deshalb aufgefordert, das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation sowie das Bundesamt für Zivilluftfahrt aufzufordern, mit den französischen Zivilluftfahrtbehörden umgehend und mit hoher Priorität eine Erhöhung der maximal zulässigen Rückenwindkomponente zu prüfen.

Ein gleichlautender Vorstoss wird im Grossen Rat des Kanton Basel-Stadt eingereicht.