

## Vorlage an den Landrat

### Beantwortung der Interpellation [2026/3530](#) von Thomas Noack: «Optimierter Anflug an den EAP durch automatische Navigation»

2026/3530

vom 14. April 2026

#### 1. Text der Interpellation

Am 12. Februar 2026 reichte Thomas Noack die Interpellation [2026/3530](#) «Optimierter Anflug an den EAP durch automatische Navigation» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

*Jedes Jahr diskutieren wir im Landrat den Fluglärmbericht des EAP und nehmen zur Kenntnis, dass sich Verbesserungen in Bezug auf die Lärmsituation - falls überhaupt - nur sehr langsam erreichen lassen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die jährliche Überschreitung der Anzahl der Südlandungen und die Lärmbelastung am Tag.*

*Nun berichtet die BZ in der Ausgabe vom 6.2.2026 von kurzfristigen Verbesserungen im Navigationssystem der Easy Jet Flugzeuge im Zusammenhang mit der baubedingten Sperrung der Hauptpiste. Offenbar ermöglichen diese Verbesserungen die Optimierung der Landungen auf der kurzen Piste bei schlechten Witterungsverhältnissen, insbesondere auch bei stärkerem Rückenwind. Gemäss Zitat der BZ wäre noch viel mehr möglich gewesen, wenn sich Easy Jet schon vor zehn Jahren auf die Schliessung der Hauptpiste vorbereitet hätte.*

*Ich bitte deshalb die Regierung um die Beantwortung der folgenden Fragen:*

- *Lässt sich das Potential dieser automatisierten Navigation auch für eine Reduktion der Südlandungen nutzen?*
- *Was ist das Potential dieser neuen präziseren Anflugnavigation in Bezug auf eine dauerhafte Lärmreduktion am Tag?*
- *Offenbar sind die Möglichkeiten noch nicht ausgeschöpft. Wie wird diese Optimierung weiterentwickelt?*
- *Warum kann Easy Jet selber kurzfristig eine Verbesserung einführen, während der Flughafen Verbesserungswünsche der Schweizer Behörden auf die lange Bank schiebt?*
- *Wieso der EAP ein solches Navi-System nicht längst selbst gefordert bzw. selber mitgeholfen ein solches zu entwickeln?*

- *Könnte zukünftig der Flugbetrieb optimiert werden, um auch die kurze Piste vermehrt zu nutzen?*
- *Wie kann die Innovationskraft der Fluggesellschaften durch eine intensivere Zusammenarbeit besser genutzt werden?*
- *Was wusste der Regierungsrat über diese Entwicklung?*

## **2. Einleitende Bemerkungen**

Oberste Priorität im Flugbetrieb hat die Sicherheit.

Der EuroAirport verfügt über ein System mit zwei sich kreuzenden Pisten:

- die Hauptpiste 15/33 (Nord-/Süd ausgerichtet) mit einer Länge von 3'900 Metern, die für alle Flugzeugtypen geeignet, in beide Richtungen betreibbar ist und aufgrund des sogenannten Instrumenten-Landesystems (ILS) bzw. RNP-Verfahrens (Required Navigation Performance) bei sämtlichen Wetterbedingungen genutzt werden kann und
- die Sekundärpiste 07/25. Diese Ost-/West ausgerichtete Kurzpiste ist 1'715 Meter lang, verfügt weder über ein ILS noch ein RNP-Verfahren, ist daher insbesondere abhängig vom Wetter, dem Tageslicht sowie vom Typ und der Leistung der Flugzeuge. Folglich ist deren Nutzung sehr eingeschränkt nur für Starts kleinerer und mittlerer Flugzeuge in Richtung Westen und für Landungen aus Osten möglich. In der Summe limitieren Sicherheits- und Kapazitätsgrenzen den Einsatz der Sekundärpiste. Der jährliche Anteil von Starts und Landungen auf dieser Piste beträgt dementsprechend nur rund 0,5 % (im Jahr 2025).

Bei den im Vorstoss erwähnten Verbesserungen des Navigationssystems handelt es sich um eine easyJet-Software-Anpassung für die Nutzung der Sekundärpiste 07/25 bei Landungen während der Zeit der Sanierung der Hauptpiste. Dieses Verfahren reduziert die Arbeitsbelastung der Piloten beim Anflug auf die Kurzpiste während der Bauphase, hat aber keinen Einfluss auf den Linienbetrieb nach Pistensanierung.

## **3. Beantwortung der Fragen**

1. *Lässt sich das Potential dieser automatisierten Navigation auch für eine Reduktion der Südlandungen nutzen?*

Die Wahl der Pistenrichtung hängt von den Windverhältnissen und situativ von Wetterphänomenen (z. B. Gewitterzellen) ab. Südlandungen am EuroAirport erfolgen auf der Hauptpiste.

Bei Nordwindwetterlage bzw. sobald die durchschnittliche Rückenwindkomponente 5 Knoten übersteigt, sind Landungen von Süden zwingend. Bei diesem Wert treten in der Regel kurzzeitige Windstöße oder Böenspitzen aus nördlicher Richtung auf, die bis zu 10 Knoten erreichen können. Bei solchen Windverhältnissen sind Landungen auf der Ost-/West ausgerichteten Kurzpiste – unabhängig davon, ob ILS verfügbar ist oder nicht – nicht möglich, da diese Piste aus topografischen Gründen nur in eine Richtung nutzbar ist (Starts nach Westen und Landungen von Osten).

2. *Was ist das Potential dieser neuen präziseren Anflugnavigation in Bezug auf eine dauerhafte Lärmreduktion am Tag*

Für eine präzise Anflugnavigation braucht es Anflugverfahren mit ILS und RNP. Beide sind auf der Kurzpiste nicht verfügbar. Zudem ist die Kurzpiste - wie in den einleitenden Bemerkungen erwähnt - nicht nur wegen fehlendem ILS und RNP, sondern auch aufgrund von Pistenlänge, Wetter-/Tageslichtabhängigkeit, Typ/Leistung der Flugzeuge etc., nur sehr eingeschränkt nutzbar.

3. *Offenbar sind die Möglichkeiten noch nicht ausgeschöpft. Wie wird diese Optimierung weiterentwickelt?*

Die easyJet-internen Software-Optimierungen verändern die bestehenden infrastrukturellen und betrieblichen Limitierungen (Pistenlänge etc.) der Kurzpiste nicht.

4. *Warum kann Easy Jet selber kurzfristig eine Verbesserung einführen, während der Flughafen Verbesserungswünsche der Schweizer Behörden auf die lange Bank schiebt?*

easyJet führt weder ein neues Verfahren ein, noch nutzt die Fluggesellschaft eine neue Infrastruktur. Die Airline verwendet lediglich vorhandene Bordtechnik ihrer Flotte, um sich intern eine präzisere Orientierung zu verschaffen. Es handelt sich nicht um ein ILS-Äquivalent und nicht um ein vom Flughafen bereitgestelltes Verfahren. Die easyJet-internen Software-Optimierungen verändern die bestehenden infrastrukturellen und betrieblichen Limitierungen (Pistenlänge etc.) der Kurzpiste nicht.

5. *Wieso der EAP ein solches Navi-System nicht längst selbst gefordert bzw. selber mitgeholfen ein solches zu entwickeln?*

Vgl. einleitende Bemerkungen und vorgenannte Antworten.

6. *Könnte zukünftig der Flugbetrieb optimiert werden, um auch die kurze Piste vermehrt zu nutzen?*

Vgl. einleitende Bemerkungen und vorgenannte Antworten.

7. *Wie kann die Innovationskraft der Fluggesellschaften durch eine intensivere Zusammenarbeit besser genutzt werden?*

Die Innovationskraft der Airlines kann über gemeinsame Arbeitsgruppen und AIP (Aeronautical Information Publication)-konforme Verfahren genutzt werden (z. B. RNAV-Verfahren, Lärmminde- rungsmassnahmen). Interne Optimierungen durch eine Airline wie die von easyJet können nicht automatisch auf alle Flugzeugtypen, Fluggesellschaften oder Pisten übertragen werden, da sie nicht Teil des AIP sind.

8. *Was wusste der Regierungsrat über diese Entwicklung*

Der Regierungsrat war über die Bauphase und die Vorbereitungen nicht aber über operative Detailinformationen orientiert.

Liestal, 14. April 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich