



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **Bericht zum Postulat von Julia Gosteli, Grüne Fraktion «Aktuelle Sicherheitsdispositive im Falle eines Flugzeugabsturzes» (2015-013)**

Datum: 15. März 2016

Nummer: 2016-074

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat von Julia Gosteli, Grüne Fraktion: "Aktuelle Sicherheitsdispositive im Falle eines Flugzeugabsturzes" ([2015-013](#))

vom 15. März 2016

1. Text des Postulats

Am 15. Januar 2015 reichte Julia Gosteli das Postulat "Aktuelle Sicherheitsdispositive im Falle eines Flugzeugabsturzes" (2015-013) mit folgendem Wortlaut ein:

Ein bedeutendes Katastrophenszenario in unserer Region ist ein Flugzeugabsturz in dicht besiedeltes Gebiet. Flugzeugunfälle ereignen sich am häufigsten kurz nach dem Start oder bei der Landung. Bei Starts heben teilweise Flugzeuge mit vielen Tonnen hochentzündlichem Flugbenzin in den Tanks über ein von 50'000 Menschen dicht besiedeltes Gebiet ab.

Das Gesamtrisiko für die Bevölkerung ergibt sich aus den beiden Faktoren Eintretenswahrscheinlichkeit und Schadenpotential des Einzelereignisses. Ersteres hängt von der Anzahl Flugereignisse und der Distanz zur Start-/Landebahn ab, Letzteres von der Flugzeuggrösse und der Siedlungsdichte.

Die Risikoanalyse für den Flugbetrieb am Euro-Airport stammt von 2001 und basiert auf Prognosen, die längst nicht mehr zutreffen: Damals wurde der kommerzielle Flugverkehr zu über 80 % mit Maschinen von weniger als 30 t Startgewicht abgewickelt, heute machen Maschinen von 50-95 t mit entsprechend grösseren Tanks über 60 % und solche von 35-50 t weitere 20 % aus. In der Risikoanalyse für den Euro-Airport geht man auch noch von einem Anteil von bis zu 25% an Starts auf der Ost-/West-Piste aus. Die dringend empfohlene stärkere Nutzung der Ost-West-Piste zur Entlastung dicht besiedelter Gebiete im Süden des Flughafens von startenden Flugzeugen mit voller Betankung wurde nur vorübergehend realisiert. Zudem wenden die meisten Startprozeduren heute nicht mehr vor der Landesgrenze, sondern überfliegen Allschwil im Tiefflug.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich die sicherheitsrelevanten Faktoren gegenüber der Risikoanalyse von 2001 stark verändert haben, was sich negativ auf das Gesamtrisiko im zunehmend dichteren Siedlungsgebiet auswirkt. Eine Neubeurteilung der Sicherheit im heutigen Flugregime am Euroairport, wie dies der Kontrollbericht des kantonalen Sicherheitsinspektorats von 2003 im Falle wesentlicher Änderungen der Verhältnisse bereits forderte, ist überfällig. Es besteht Handlungsbedarf bezüglich der Anpassung des Sicherheitsplans des Euroairports und der darauf basierenden Einsatzdispositive der Blaulicht-Organisationen.

Die Regierung wird gebeten, folgende Sachverhalte eingehend zu prüfen und über den Befund und zu treffende Massnahmen zu berichten bzw. diese Massnahmen einzuleiten:

1. Gültigkeit der Risikoanalyse von 2001 in Bezug auf die heutigen und künftigen Verhältnisse gemäss SIL-Objektblatt hinsichtlich Flugzeuggrösse, Lage der Flugrouten und ihre Benützungskquoten, zeitliche Verteilung der Flugbewegungen, Gefahrguttransport, Siedlungsdichte und Überflug sicherheitsrelevanter Anlagen.

2. Ausgestaltung von (kantons- und grenzübergreifenden) Einsatzdispositiven der Blaulicht-Organisationen im Falle eines Flugzeugabsturzes im Siedlungsgebiet.

3. Diese Einsatzdispositive in einer Katastrophenübung "grosser Flugzeugabsturz" zu beüben und über die Fortschritte gegenüber der letzten, teilweise besorgniserregenden Resultate zeigenden Übung zu berichten.

4. Alle notwendigen Massnahmen zu ergreifen, das erhöhte Risiko gemäss den bereits gemachten bzw. allfällig neuen Empfehlungen durch flugbetriebliche Massnahmen wieder zu reduzieren.

2. Beantwortung der Fragen

1. Gültigkeit der Risikoanalyse von 2001 in Bezug auf die heutigen und künftigen Verhältnisse gemäss SIL-Objektblatt hinsichtlich Flugzeuggrösse, Lage der Flugrouten und ihre Benützungsquoten, zeitliche Verteilung der Flugbewegungen, Gefahrguttransport, Siedlungsdichte und Überflug sicherheitsrelevanter Anlagen.

Antwort des Regierungsrates:

Zweck der Risikoanalyse vom März 2001 war es, die mit dem Flugbetrieb am Flughafen Basel-Mülhausen verbundenen Risiken objektiv aufzuzeigen, Empfehlungen für risikomindernde Massnahmen zu erarbeiten und damit zur Vertrauensbildung zwischen Bevölkerung, Flughafen und politischen Behörden beizutragen.

Die Risikoanalyse konzentrierte sich ausschliesslich auf die Risiken eines Absturzes beim Flugverkehr vom und zum Flughafen Basel-Mülhausen für die Bevölkerung in der Umgebung des Flughafens (unfreiwillige Risiken). Betrachtet wurden daher An- und Abflüge, nicht aber der überfliegende Luftverkehr. Berücksichtigt wurde der Transport von Gefahrgütern als Luftfracht in den Flugzeugen. Nicht betrachtet wurden die Risiken für Flugpassagiere, die Auswirkungen auf die Umwelt, wie Boden- und Gewässerverunreinigungen und weitere Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Bevölkerung, beispielsweise der Lärm und die Luftverschmutzung.

Der Ausgangspunkt (Referenzszenario) der Risikoanalyse war das Luftverkehrsaufkommen im Jahr 1999. Die Datenermittlung wurde durch Experten unterstützt und hat internationale Grundlagen zur Luftfahrt integriert.

Das Referenzszenario aus dem Jahre 1999 basierte auf einem jährlichen Luftverkehrsaufkommen von 125'000 Start und Landungen und einer Luftfrachtmenge von 70'000 Tonnen / Jahr (jato). Gemäss der aktuellsten Verkehrsstatistik 12/2015 weist der EuroAirport ein Luftverkehrsaufkommen im 2015 von 94'359 Start und Landungen und einer Luftfracht von 49'021 jato aus. Also ein deutlicher Rückgang zu der Basis im Jahr 1999.

Das Sicherheitsinspektorat (SIT) und die Kommission zur Beurteilung von Risiken (KOBARI) beurteilten im Kontrollbericht des SIT vom 4. Dezember 2003 das berechnete Risiko auf der Basis der Daten von 1999 als tragbar. Mit den aktuell deutlich geringeren Flugbewegungen und Luftfrachtaufkommen als im Vergleichsjahr 1999 sieht das Sicherheitsinspektorat keine Notwendigkeit die Risikoanalyse zu aktualisieren.

Bei Betrieben und Anlagen im Kanton, welche durch Flugzeuge überflogen werden und gemäss Verordnung über den Schutz vor Störfällen ([Störfallverordnung, SR 814.012](#)) sicherheitsrelevant sind, wird das Szenario eines Flugzeugabsturzes im Rahmen einer Risikoermittlung beurteilt und wo nötig Massnahmen seitens Betrieben umgesetzt.

2. *Ausgestaltung von (kantons- und grenzübergreifenden) Einsatzdispositiven der Blaulicht-Organisationen im Falle eines Flugzeugabsturzes im Siedlungsgebiet.*

Antwort des Regierungsrates:

Mit dem Gesetz über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz im Kanton Basel-Landschaft vom 5. Februar 2004 (SGS 731) wurden die Strukturen für die Bewältigung von naturbedingten, technischen und gesellschaftlichen Ereignissen geschaffen. Im Gesetz sind die Zuständigkeiten zwischen den Staatsebenen Gemeinde und Kanton klar geregelt. Die Bewältigung eines Flugzeugabsturzes - ausserhalb oder innerhalb des Siedlungsgebietes - erfolgt immer unter der Leitung des Kantonalen Krisenstabes mit seinem Schadenplatzkommando. Die betroffenen Gemeinden unterstützen mit ihren Führungs- und Einsatzmitteln das kantonale Schadenplatzkommando vor Ort und stellen die notwendigen Massnahmen zum Schutze und zur Lenkung ihrer Bevölkerung sicher. Aufgaben und Kompetenzen sind in den Rechtsgrundlagen und Weisungen der Partnerorganisationen des Bevölkerungsschutzes (Polizei, Feuerwehr, Gesundheitswesen, Zivilschutz) geregelt.

Spezielle Einsatzmittel für die Bewältigung eines Flugzeugabsturzes werden nicht vorgehalten. In den Einsatz kämen die ordentlichen Mittel der Gemeinden (Kommunaler Führungsstab, Feuerwehr, Zivilschutz, Werke) sowie jene des Kantons (Kantonaler Krisenstab mit Schadenplatzkommando, Polizei, Feuerwehrstützpunkte, Rettungssanität, Sanitätshilfestelle und Spitäler, Kantonale ABC-Wehr, Umweltspezialisten, Careteam, Hotline Team usw.) und Spezialisten des Bundes.

Bei einer gemeinde-, kantons- und grenzübergreifenden Trümmerlage werden entsprechende Führungs-, Informations- und Koordinationsprozesse aktiviert.

Der Kantonale Krisenstab verfügt über eine Checkliste mit 88 benannten Tätigkeiten für die Bewältigung der Chaosphase nach einem Flugzeugabsturz. Die nächsten Phasen der Ereignisbewältigung werden mittels vorgegebenen allgemeinen Führungsprozessen geleitet.

Der Kantonale Krisenstab hat mit seinen Partnern die Gefahrenanalyse Basel-Landschaft fertig erstellt. Diese beinhaltet 27 Szenarien, ein Szenario gilt dem Absturz eines grossen Frachtflugzeuges auf dem Hoheitsgebiet des Kantons Basel-Landschaft. Das Schadenregister für diesen „Referenz-Flugzeugabsturz“ liegt vor, die Defizite sind erkannt und die Massnahmen sind beschrieben.

3. *Diese Einsatzdispositive in einer Katastrophenübung "grosser Flugzeugabsturz" zu beüben und über die Fortschritte gegenüber der letzten, teilweise besorgniserregende Resultate zeigenden Übung zu berichten.*

Antwort des Regierungsrates:

Die Frage beinhaltet eine Aussage zu teilweise besorgniserregenden Resultaten aus Übungen. Dem Amt für Militär und Bevölkerungsschutz respektive dem Kantonalen Krisenstab ist nicht bekannt, welche Übung und welche Resultate gemeint sind.

Am 31. Oktober 2002 fand die grosse bikantonale Einsatzübung „ALBATROS“ zu einem Flugzeugabsturz mit Trümmerlage im Raum Allschwil - Dreispitz (auf den Hoheitsgebieten BL und BS) statt. Aus dieser Übung wurden diverse Erkenntnisse gezogen, sowie Massnahmen zur Verbesserung der Einsatzleistung und Zusammenarbeit der Führungs- und Einsatzorganisationen erstellt.

Am 28. August 2014 führte der Kantonale Krisenstab die Stabsrahmenübung „INSIEME“ durch. Dabei ging es um die interdisziplinäre Bewältigung einer grossflächigen Trümmerlage aus einem

Zusammenstoss eines Passagier- und eines Frachtflugzeuges über dem Raum Muttenz - Pratteln. An der Stabsrahmenübung haben teilgenommen: Kantonaler Krisenstab, zwei Schadenplatzkommandi, die Gemeindeführungsstäbe Muttenz und Pratteln sowie die zuständigen Stellen der Untersuchungs- und Strafverfolgungsbehörde von Kanton und Bund. Wie in der Übung „ALBATROS“ konnte auch in der Übung „INSIEME“ die Zusammenarbeit über Hoheitsgrenzen hinweg trainiert werden.

Aus der jüngsten Übung kann festgehalten werden, dass die Krisenorganisation im Kanton Basel-Landschaft zur Bewältigung eines solchen Ereignisses zweckmässig vorbereitet und trainiert ist. Die Stabsrahmenübung hat die in der Gefährdungsanalyse aufgezeigten Defizite in der Einsatzplanung bestätigt.

Die Erkenntnisse aus der Einsatzübung „ALBATROS“ wie auch aus der Stabsrahmenübung „INSIEME“ bestätigen, dass regelmässiges interdisziplinäres Üben in verschiedenen Szenarien ein Muss ist. Der von Arbeitgebern der Führungs- und Einsatzkräften aus Verfügbarkeitsgründen am Arbeitsplatz, sowie von politischen Verantwortungsträgern aus finanziellen Überlegungen oft kritisierte baselbieter Ausbildungs- und Übungsrhythmus, darf im Sinne des Auftrages - wirksame Leistung aus dem Stand erbringen - nicht noch mehr ausgedünnt werden.

4. *Alle notwendigen Massnahmen zu ergreifen, das erhöhte Risiko gemäss den bereits gemachten bzw. allfällig neuen Empfehlungen durch flugbetriebliche Massnahmen wieder zu reduzieren.*

Antwort des Regierungsrates:

Der Kantonale Krisenstab und das Sicherheitsinspektorat begrüssen alle Massnahmen, welche Flugzeugabstürze generell und unabhängig vom hoheitlichen Territorium minimieren. Grundsätzlich sind die Flughafenbetreiber und die Fluggesellschaften verpflichtet, internationale Sicherheitsstandards zu erfüllen und weiterzuentwickeln. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist für die Luftfahrtentwicklung und die Aufsicht über die zivile Luftfahrt in der Schweiz zuständig. Das BAZL gehört zum Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und ist dafür verantwortlich, dass die Zivilluftfahrt in der Schweiz ein hohes Sicherheitsniveau aufweist und eine nachhaltige Entwicklung verfolgt. Auf deren [Homepage](#) sind die Aktivitäten in der Sicherheitskultur, betreffend Infrastruktur (Flugplätze, Flugsicherung und Luftraum), Fluggesellschaften, Ausbildung und Flugtechnik sowie in der internationalen Zusammenarbeit ausführlich dargestellt. Die Weiterentwicklung der Sicherheitsmassnahmen erfolgt laufend anhand eines [Safety Risk Management](#) Systems.

3. Antrag

Der Regierungsrat beantragt das Postulat [2015-013](#) abzuschreiben.

Liestal, 15. März 2016

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident:

Anton Lauber

Der Landschreiber:

Peter Vetter