

Geschäftstyp: Postulat

Titel: **Risikoanalyse für den EuroAirport**

Urheber/in: Rahel Bänziger

Mitunterzeichnet von: Abt, Ackermann, Augstburger, Bammatter, Brenzikofer, Brunner, Bühler Bürgin, Eichenberger, Fankhauser, Heger, Hotz, Kaufmann A., Kaufmann U., Keller, Kirchmayr J., Kirchmayr K., Locher, Maag, Meschberger, Mike-ler, Schinzel, Schwizer K., Stokar, Strüby, Uccella, Vogt, Weibel, Würth, Zemp

Eingereicht am: 31. Mai 2018

Dringlichkeit: --

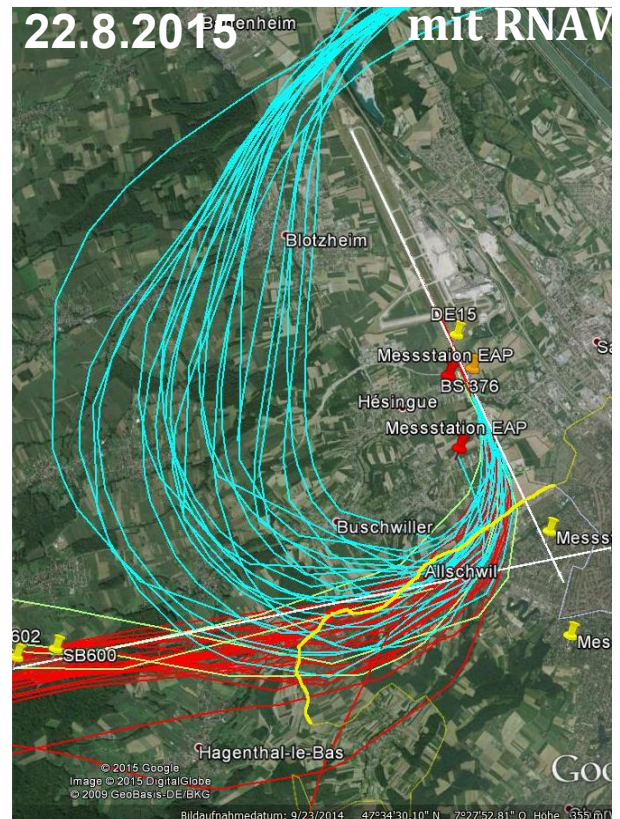
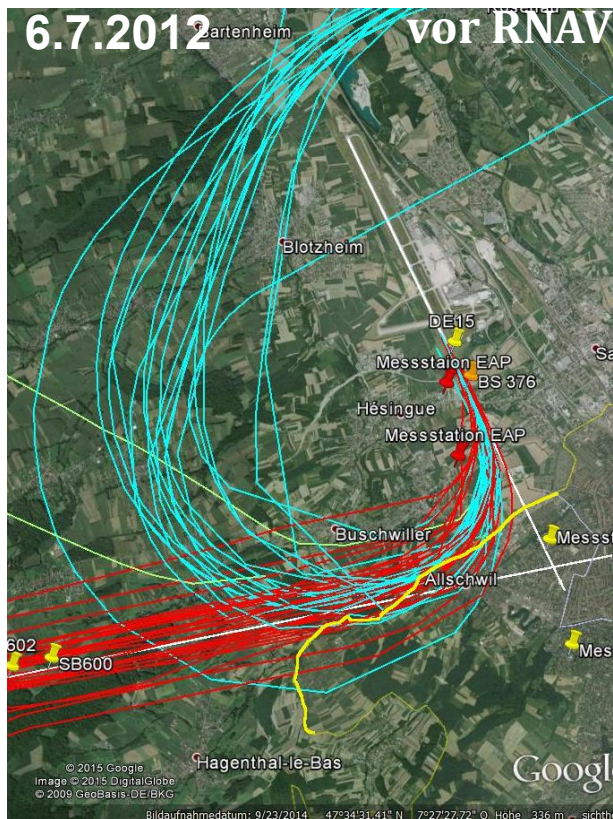
Der Flughafen EuroAirport (EAP) wächst stetig und mit ihm die Umweltbelastung und das Risiko eines Flugzeugabsturzes auf dicht besiedeltem Gebiet.

Gemäss letzter Medienmitteilung plant der EAP eine starke Steigerung der Passagierzahlen und des Frachtvolumens. Zugleich legt er einige kleinere Vorschläge zur Reduktion des Fluglärms in der Nacht vor. Dabei wird jedoch gänzlich ausser Acht gelassen, dass neben der Umwelt- und Lärmbelastung auch das Risiko für die Bevölkerung steigt.

Die letzte Risikoanalyse des EAP stammt aus dem Jahre 2001 und entspricht keineswegs mehr den heutigen Betriebsverhältnissen:

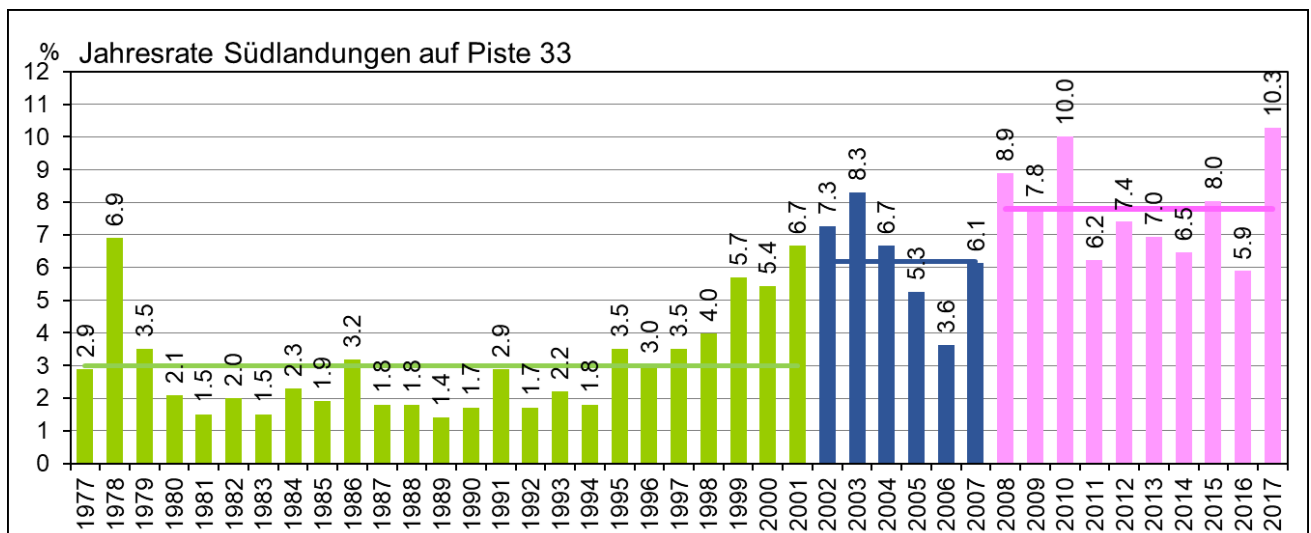
- Die am EAP verkehrenden Flugzeuge sind seither wesentlich grösser geworden, ihr Tankvolu-men entsprechend auch, was insbesondere bei Starts Richtung Süden über dicht besiedeltes Schweizer Gebiet das Gruppenrisiko erheblich erhöht.
- Die Starts nach Süden haben seither erheblich zugenommen, da die Ost-West-Piste deutlich weniger benutzt wird, als in der Risikoanalyse postuliert worden war (postuliert 22%, real 3%).

- Mit der Einführung der RNAV-Prozeduren 2014 wurde ein sehr grosser Teil der Starts nach Süden genau über den Dorfkern von Allschwil verschoben, während früher die 90°- und 270°-Wende ausserhalb der Landesgrenze zwischen den Ortsrändern von Allschwil und Hegenheim erfolgte.



gelb: Landesgrenze
 rot: Radarspuren von Startprozeduren LUMEL
 blau: Radarspuren von Startprozeduren ELBEG

- Die Südlandungen (ILS33) haben seither erheblich zugenommen, da die Risikoanalyse damals von der bis 2001 geltenden Regelung von 10 kn Nord-Rückenwindkomponente ausging. 2002 wurde diese Regelung aber auf 5 kn Nord-Rückenwindkomponente herabgesetzt, was im Vergleich zu früher zu einer deutlichen Zunahme der ILS33-Landungen führte.



grün: jährliche Südlanderaten MVI34 mit 10kn-Nord-Rückenwindkomponente (Durchschnitt 1977-2001: 3.0%)
blau: jährliche Südlanderaten MVI34 mit 5- bis 10kn-Nord-Rückenwindkomponente (Durchschnitt 2002-2007: 6.2 %)
rosa: jährliche Südlanderaten ILS33 mit 5kn-Nord-Rückenwindkomponente (Durchschnitt 2008-2017: 7.8%)

- Die Risikoanalyse von 2001 basierte auf einer grossräumig durchschnittlichen elsässisch-schweizerischen Bevölkerungsdichte, wodurch bereits die damals schon stark unterschiedlichen Verhältnisse bezüglich Gruppenrisiko nicht korrekt erfasst wurden. Die Bevölkerungsdichte hat seither im überflogenen Gebiet vor allem auf Schweizer Seite stark zugenommen und hier strebt der Kanton auch für die Zukunft das grösste Verdichtungspotenzial an.

Diese massiven Veränderungen in Flottenmix, Pistenbenützungquoten und Flugroutenführung wirken sich zwangsläufig auf das Gruppenrisiko in den überflogenen Siedlungsgebieten aus. Mit der schon vorgebrachten, reichlich banalen Feststellung, die Flugsicherheit sei Dank der technischen Entwicklungen nurmehr grösser geworden, lässt sich der dringende Bedarf an einer aktuellen Risikoanalyse zum Flugbetrieb am EAP nicht klein reden.

Eine allfällige Verweigerung, eine aktuelle Risikoanalyse binnen nützlicher Frist der Öffentlichkeit vorzulegen, dürfte in der betroffenen Bevölkerung die Befürchtung bestärken, dass der EAP etwas zu verheimlichen hat und der Verantwortungswahrnehmung des EAP-Verwaltungsrats, und auch der Regierung des Kantons Basel-Landschaft, in Sachen Bevölkerungsschutz nicht zu vertrauen ist.

Der Regierungsrat wird aufgefordert, über seine Vertreter im EAP-Verwaltungsrat nachdrücklich und dringlich eine aktuelle Risikoanalyse zu verlangen. Die neue Risikoanalyse soll nicht die durchschnittliche Bevölkerungsdichte, sondern die lokale Dichte miteinbeziehen und auf dem gegenwärtigen Flottenmix, der gegenwärtigen Pistenbenützungquoten und den realen Flugrouten beruhen.