

Vorlage an den Landrat

Sammelvorlage betreffend zwei Vorstösse zum Thema «Südlandungen am Euroairport»

Bericht zum Postulat [2018/822](#) von Rahel Bänziger: «Reduktion der Südlandequote: versprochene Massnahmen gefordert!»

Bericht zum Postulat [2019/633](#) von Balz Stückelberger: «Überschreitung der maximalen Südanflugsquote: Umgehende Überprüfung des 5-Knoten-Regimes durch die Flugsicherheitsbehörden»

2022/106

vom 22. Februar 2022

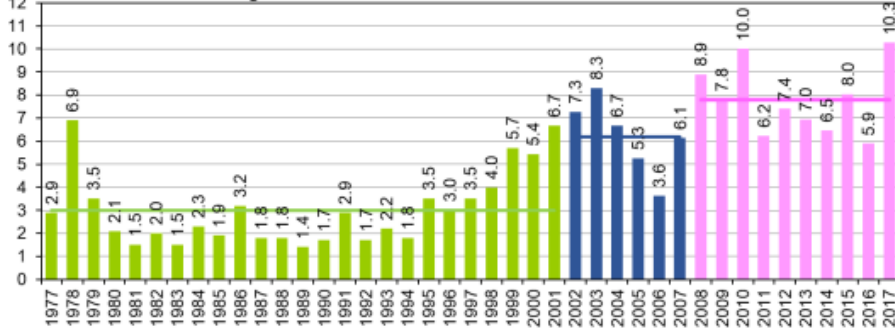
1. Ausgangslage

1.1. Postulat 2018/822 «Reduktion der Südlandequote: versprochene Massnahmen gefordert!»

Am 27. September 2018 reichte Rahel Bänziger das Postulat «Reduktion der Südlandequote: versprochene Massnahmen gefordert!» ein, das vom Landrat am 4. April 2019 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Der neuste Bericht der Fluglärmkommission (2017, Vorlage 2018/772) berichtet von einer stark erhöhten Südlandequote von 10.3% (Vorjahr 5.9%) im letzten Jahr. Das bedeutet, dass öfter dicht besiedeltes Gebiet überflogen wird und zahlreiche Bewohnende vermehrt durch Fluglärm belästigt und auch stärker gefährdet werden. Gemäss einem Abkommen zwischen der DGAC und dem BAZL (die Flugsicherheitsbehörden aus Frankreich, bzw. der Schweiz)¹ von 2006 gilt unter anderem Folgendes: 1. Falls die ILS-Anflüge auf Piste 34 während eines Kalenderjahres einen Anteil von 8% sämtlicher Instrumenten-Anflüge überschreiten, werden die Ursachen von den beiden Parteien vertieft analysiert und den Konsultativgremien unterbreitet. 2. Für den Fall, dass die Überschreitung während eines Kalenderjahres einen Anteil von 10% übersteigt, nehmen die beiden Luftfahrtbehörden Konsultationen auf mit dem Ziel, im Rahmen von Artikel 1 dieser Vereinbarung Massnahmen zu treffen, um die prozentuale Nutzung der Piste 34 wieder unter die 10%-Marke zu bringen. Ganz offensichtlich wurde die 10% Marke überschritten! Die folgende Statistik zeigt die Entwicklung der Südlandungen in den letzten Jahren:

% Jahresrate Südlandungen auf Piste 33



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 Südlandungen (ILS33) haben erheblich zugenommen. 2001 forderte die französische Fluglärmmkontrollbehörde ACNUSA - nicht zu verwechseln mit der französischen Flugsicherungsbehörde DGAC - mit der geplanten Einführung eines Instrumentenlandesystems für Südlandungen (ILS33) zur Entlastung elsässischer Gebiete die Knotenregelung zur Umstellung des Landeregimes von 10 kn Rückenwindkomponente auf 5 kn zu reduzieren und damit die Südlandequote auf 8-12% zu erhöhen. Der Vorschlag wurde vom EAP-Verwaltungsrat gutgeheissen und auch vom BAZL unterstützt (siehe Vernehmlassungsdossiers von 2005 zur Einführung des ILS33-Systems). Die beiden Regierungen von BL und BS lehnten dies in ihren Vernehmlassungsantworten damals dezidiert ab und forderten, dass eine Windstärke von 10 kn massgebend sein muss.

Eine «Analyse der Nutzung des ILS 33 auf dem EAP»² aus dem Jahr 2017 findet den Schuldigen für die Überschreitung der festgelegten Südlandequote: es ist der Wind! Auf S. 15 der Analyse wird festgehalten: Auf der Grundlage dieser Feststellungen und nach Abschluss der Beratungen sind die Direktionen des services de la navigation aérienne und das BAZL übereingekommen, dass sich im vorliegenden Fall keine besondere Massnahme aufdrängt, weil im April 2017 aussergewöhnliche meteorologische Bedingungen herrschten.

Obwohl die 10%-Marke überschritten wurde, veranlassten die beiden Behörden lediglich eine Analyse und prüften keine Massnahmen! Das ist ein krasser Widerspruch zur getroffenen Vereinbarung von 2006! Dass die meteorologischen Bedingungen nicht so aussergewöhnlich waren, beweist das Jahr 2018. Dieses Jahr lag die Quote der Südlandungen Mitte September bei 12,3%, und es ist fraglich, ob per Jahresende die vereinbarte «Handlungsgrenze» (10%) noch unterschritten werden kann.

Deshalb sind dringend Massnahmen nötig, um erstens das erhöhte Risiko und zweitens die grössere Lärmbelastung der unter dem ILS 33 wohnenden Bevölkerung zu verringern.

Der Regierungsrat wird aufgefordert, über seine Vertreter im EAP-Verwaltungsrat nachdrücklich und dringlich eine Einhaltung des erwähnten Abkommens zu verlangen: es sollen dringliche Massnahmen getroffen werden, welche die Südlandequote wieder unter die 8%-Marke bringen.

Quellen:

1: https://www.binningen.ch/public/upload/assets/6754/90_20060210PistenbenutzungAbkommenR%C3%BCckenwind-Knotenregelung.pdf

2: https://www.binningen.ch/public/upload/assets/6749/90_20180614Anflugverfahren_2017_BAZL%2BDGAC-Bericht.pdf

1.2. Postulat 2019/633 «Überschreitung der maximalen Südanflugsquote: Umgehende Überprüfung des 5-Knoten-Regimes durch die Flugsicherheitsbehörden»

Am 26. September 2019 reichte Balz Stückelberger das Postulat 2019/633 «Überschreitung der maximalen Südanflugsquote: Umgehende Überprüfung des 5-Knoten-Regimes durch die Flugsicherheitsbehörden» ein, welches vom Landrat am 30. Januar 2020 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Die Piste 15 des EuroAirports (EAP) wird aus Sicherheitsgründen nicht mehr für Landungen benötigt, 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.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Sachlage

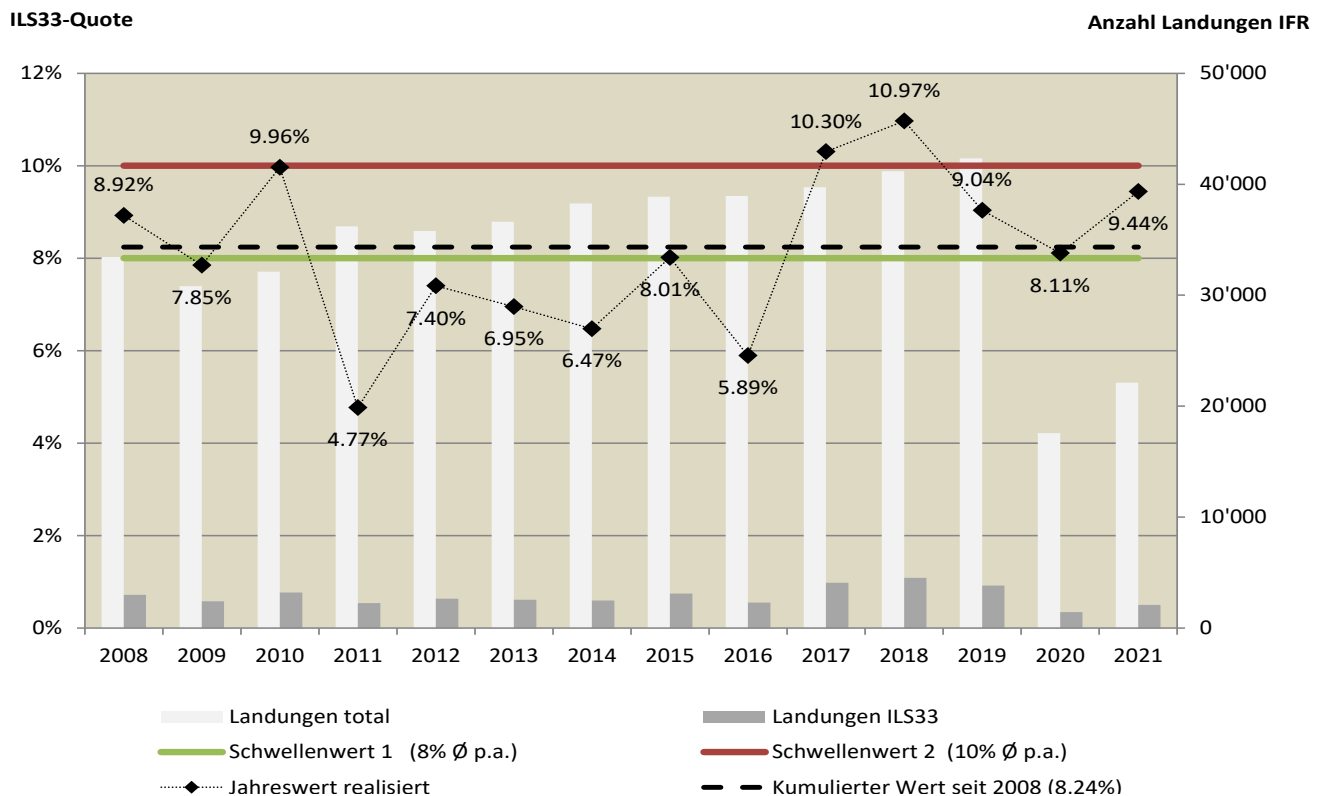
Die Nutzungsvereinbarung¹ zwischen den Zivilluftfahrtbehörden der Schweiz und Frankreich zum ILS 33 regelt die sichere Abwicklung von Landungen unter Berücksichtigung des Lärmschutzes. Dabei ist festgelegt, dass Flugzeuge hauptsächlich aus dem Norden landen (Piste 15). Anflüge aus Süden (Piste 33, früher Piste 34) sind nur erlaubt, wenn eine durchschnittliche Rückenwindkomponente von mehr als 5 Knoten (9 km/h, inklusive Böen von bis zu 10 Knoten) vorherrscht.

¹ Abkommen zwischen der DGAC und BAZL über die Pistennutzungsbedingungen und die Kontrolle der Massnahmen zur Minderung der Umwelt-Auswirkungen des Betriebes eines ILS auf Piste 34 des Flughafens Basel-Mulhouse vom 10. Februar 2006.

Definiert sind für die jährliche Südlandequote eine untere Grenze von 8% aller Landungen nach Instrumentenflugregeln (IFR), bei deren Überschreitung die Gründe von den beiden Zivilluftfahrtbehörden vertieft analysiert werden müssen, sowie eine obere Grenze von 10% aller IFR-Landungen, bei deren Überschreitung die Zivilluftfahrtbehörden Massnahmen über die Rückführung des Werts eruieren.

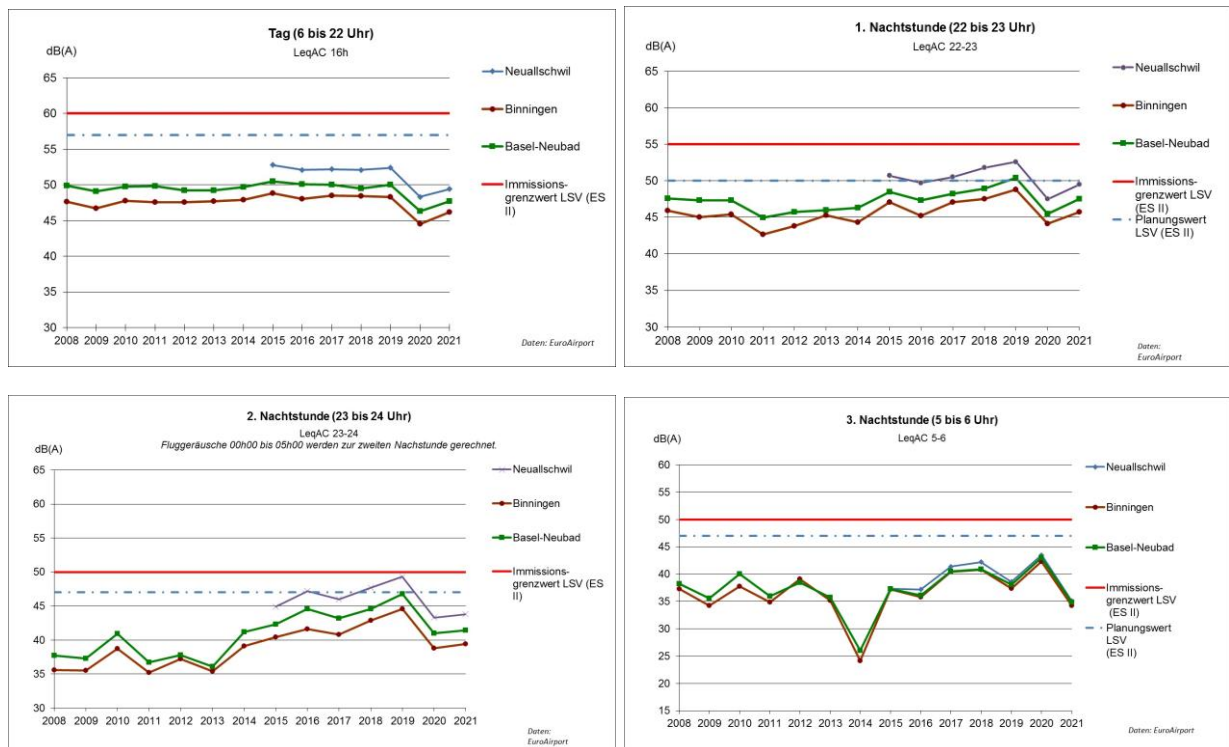
Die Entwicklung der Südlandequote seit Inbetriebnahme des Instrumentenlandesystems für die Piste 33 zeigt die nachfolgende Abbildung.

Südlandequote (ILS33)



Es lässt sich feststellen, dass die in jüngerer Zeit (Jahre 2017 bis 2021) verzeichneten Werte auf dem Niveau der ersten Betriebsjahre (2008 bis 2010) liegen. In diesen beiden Perioden lag die Südlandequote im Schnitt bei 9,32% und damit nahe der oberen Grenze. Dabei zeigt sich zwischen 2018 und 2021 wiederum eine Schwankung zwischen den beiden definierten Schwellenwerten. Die im Jahr 2018 festgestellte problematische Lage in Bezug auf die Südlandungen hat sich in den Jahren 2019 und folgende nicht mehr gleichartig gezeigt. In den Jahren 2011 bis 2016 waren die Werte jeweils unter 8%. Das Jahr 2011 ist als Ausnahme zu betrachten, weil in diesem Jahr die Hauptpiste während dreier Monate im Frühsommer wegen Sanierungsarbeiten gesperrt war. Kumuliert über den Gesamtzeitraum 2008 bis 2021 liegt die Südlandequote bei 8,24%.

Die Zivilluftfahrtbehörden sind in den bisher durchgeführten Analysen durchwegs zum Schluss gekommen, dass die Nutzung des ILS 33 korrekt durch die Windsituation und die einzuhaltenden Sicherheitsbedingungen am EuroAirport bestimmt wurde. Die Zunahme der Werte in den Jahren seit 2017 hängt damit zusammen, dass in der jüngeren Vergangenheit in der Tendenz häufiger und anhaltender Wind aus nördlichen Richtungen vorherrschte als zu früheren Zeiten. Die Analysen bestätigen, dass das ILS 33 an den Tagen und während der Zeiten in Betrieb war, an welchen durch Météo-France Nordwinde vorhergesagt oder effektiv gemessen wurden, welche eine durchschnittliche Rückenwindkomponente von mehr als 5 Knoten (9 km/h, inklusive Böen von bis zu 10 Knoten) für landende Flugzeuge auf der Piste 15 bewirkten. Die [Berichte](#) der DGAC und des BAZL zur Überprüfung der ILS 33-Nutzung sind auf der Web-Site des EuroAirport einsehbar.



Fluglärmentwicklung Bereich Südenflug ILS 33

Bei der Fluglärmentwicklung in den Gebieten, die von Südenflügen in erster Linie betroffen sind (Allschwil im Gebiet «Neuallschwil», Binningen, Basel Neubad) zeigt sich, dass seit der Inbetriebnahme des ILS 33 die Lärmbelastung am Tag nahezu auf gleichem Niveau geblieben ist. In den Nachtstunden hat es hingegen eine Zunahme der gemessenen Fluglärmwerte gegeben, die ab den Jahren 2015 / 2016 mit dem deutlichen Anstieg der Verkehrsmenge insgesamt und speziell zwischen 22 und 24 Uhr korrespondiert. Dabei lagen allerdings die Werte immer unter den relevanten Grenzwerten. Der Rückgang der Werte im Jahr 2020 spiegelt den erheblichen Verkehrseinbruch infolge der COVID-19-Pandemie. Ausnahme bildet im Jahr 2020 der Zeitraum von 5 bis 6 Uhr mit höheren gemessenen Lärmwerten als im Vorjahr. Ursächlich ist, dass bei gesamthaft weniger Verkehr häufiger Nordwindlagen am frühen Morgen zu verzeichnen waren und damit mehr auf die Südlanderoute ausgewichen wurde. In dieser Zeit sind es ausschliesslich ankommende Flüge der Expressfracht, die von der Pandemie nicht betroffen war. Prinzipiell ist darauf hinzuweisen, dass bei Fluglärmwerten unter 40 dB(A) feststellbare Variationen sehr stark von einzelnen Lärmergebnissen abhängen. Systematische Tendaussagen sind daher schwierig. Angesichts der Belastungszunahme bis 2019 in den kritischen Nachtzeiten hat der Flughafen unterdessen neue Betriebsregeln festgelegt, womit geplante Starts nach 23 Uhr verboten sind und in der Zeit zwischen 22 und 6 Uhr strengere Lärmanforderungen an die eingesetzten Flugzeuge gelten. Diese Regelungen sind per 1. Februar 2022 in Kraft getreten.

2.2. 5-Knoten-Regelung neu im europäischen Recht verankert

Bereits im Januar 2019 hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft im Zusammenhang mit dem Postulat [2018/822](#) das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) darum gebeten, sämtliche Aspekte des Südenflugregimes inklusive einer allfälligen Anpassung der 5-Knoten Regelung zu prüfen. Aufgrund des Postulates [2019/633](#) und eines gleichlautenden Vorstosses im Grossen Rat des Kanton Basel-Stadt haben die zuständigen Stellen der beiden Kantone im Laufe des Jahres 2019 beim BAZL nochmals zur Entwicklung der Südlandequote am EAP interveniert.

Das BAZL hat in der Folge Ende 2019 und Anfang 2020 Gespräche mit der DGAC / DSNA (Direction de la sécurité de la navigation aérienne) geführt, um Wege zu finden, wie die 5-Knoten-Regelung

lung abgeschwächt bzw. der zulässige Maximalwert angehoben werden könnte, ohne die Bedingungen der Flugsicherheit zu verletzen. Wie schon bei der Einführung des ILS 33 erläutert worden war, wurde in den Diskussionen nochmals deutlich gemacht, dass eine durchschnittliche Rückenwindkomponente von 5 Knoten für die Flugsicherungsstellen der Wert ist, bei dem genügend Marge besteht, um die möglichen unterschiedlichen Windsituationen (konkrete Windrichtung; Auftreten von Böen in unterschiedlichen Höhen) und Betriebssituationen (bestimmt durch Anflugdichte, Flugzeugtypen, übriger Verkehr) sicher zu beherrschen. Die technische Zertifizierung der Flugzeuge ist dabei nur ein Faktor. Die französischen Stellen haben ausserdem dargelegt, dass die Regelung, die den Richtlinien der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO)² entspricht, in Frankreich auf Gesetzesstufe festgelegt ist und auf allen Flughäfen in Frankreich Gültigkeit hat. Daher besteht für Frankreich kein Raum zu einer Anpassung der Regelung im Falle des EuroAirport.

Das BAZL hat zusätzliche Abklärungen bei der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) vorgenommen.³ Die Haltung Frankreichs wird im Rahmen der Vorgaben der EASA bestätigt. Die EASA hat per Ende Januar 2022 sogar die Empfehlung der ICAO in europäisches Recht übernommen, das in den Mitgliedstaaten und damit auch in Frankreich zwingend umzusetzen ist. Der EASA-Entscheid (2020/008/R) stützt sich auf die entsprechende EU-Verordnung 2020/469. In diesem Rahmen gilt strikt, dass die Lärmbekämpfung bei der Festlegung der Pistenrichtung kein bestimmender Faktor sein darf, falls die Rückenwindkomponente inkl. Böenspitzen den Wert von 5 Knoten übersteigt.

Vor diesem Hintergrund stellt das BAZL fest, dass eine Anhebung der 5-Knoten-Regelung in der Nutzungsvereinbarung zum ILS 33 ausgeschlossen ist. Setzt sich die Veränderung in den meteorologischen Verhältnissen mit häufigerem Auftreten anhaltender Nordwindlagen fort, die im Übrigen auch an anderen Flughäfen (z.B. Altenrhein) beobachtet wird, bleibt nach Auffassung des BAZL nur der Weg einer grundsätzlichen Diskussion über die Nutzungsvereinbarung zum ILS 33. Eine solche wäre im Hinblick auf das Funktionieren des Gesamtsystems der Pistennutzung äusserst anspruchsvoll und könnte u.U. sehr unerwünschte, für die Bevölkerung auf Schweizer Seite nachteilige Effekte provozieren, etwa die Forderung einer grundlegenden Erhöhung der Verkehrsanteile im Süden des Flughafens.

2.3. Fazit

Es ist zum Bedauern des Regierungsrats festzustellen, dass die nun auch europäisch rechtsverbindliche Regelung zur erlaubten maximalen Rückenwindkomponente bei Landungen den Flugsicherungsbehörden keinen Handlungsspielraum lässt für Anpassungen der ILS 33-Nutzungsvereinbarung in Bezug auf die 5-Knoten-Schwelle als auslösende Determinante für die Aktivierung des Südanflugregimes. Insofern lässt sich das Anliegen in der Form, wie es die beiden Postulate formulieren, nicht realisieren. Es bleibt aber das Ziel für den Regierungsrat, dass die Südlandequote nicht systematisch über dem Wert von 8-10 % liegt. Mit dem BAZL und dem Flughafen wurde vereinbart, dass nochmals eine Auslegeordnung erfolgen soll, welche sonstigen Massnahmen denkbar sind und welche weiteren Möglichkeiten bestehen, die dazu führen, dass die festgelegten Schwellen für die Südlandungen eingehalten werden können. Dies muss auch im Kontext der übrigen Massnahmen zur Beschränkung der Fluglärmbelastung am EAP betrachtet werden. Der Regierungsrat wird zu gegebener Zeit im Rahmen der Fluglärmberichterstattung und der Überprüfung der EAP-Eignerstrategie darüber informieren.

² ICAO PANS ATM Doc 4444, 16th edition, 2016, sections 7.2.4 and 7.2.6.

³ Die Schweiz ist aufgrund des bilateralen Luftverkehrsabkommens der Schweiz mit der EU Mitglied der EASA.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, die Postulate 2018/822 Reduktion der Südlandequote: versprochene Massnahmen gefordert! » sowie 2019/633 «Überschreitung der maximalen Südanflugsquote: Umgehende Überprüfung des 5-Knoten-Regimes durch die Flugsicherheitsbehörden» abzuschreiben.

Liestal, 22. Februar 2022

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomas Weber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss

Landratsbeschluss

über

Sammelvorlage betreffend zwei Vorstösse zum Thema «Südlandungen am Euroairport»

Bericht zum Postulat [2018/822](#) von Rahel Bänziger: «Reduktion der Südlandquote: versprochene Massnahmen gefordert!»

Bericht zum Postulat [2019/633](#) von Balz Stückelberger: «Überschreitung der maximalen Südanflugsquote: Umgehende Überprüfung des 5-Knoten-Regimes durch die Flugsicherheitsbehörden»

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Das Postulat 2018/822 von Rahel Bänziger: «Reduktion der Südlandquote: versprochene Massnahmen gefordert!» wird abgeschrieben.
2. Das Postulat 2019/633 von Balz Stückelberger: «Überschreitung der maximalen Südanflugsquote: Umgehende Überprüfung des 5-Knoten-Regimes durch die Flugsicherheitsbehörden» wird abgeschrieben.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Die Präsidentin:

Die Landschreiberin: