



Vorlage an den Landrat

Postulat von Alfred Zimmermann, FGL, "Verstärkte Benutzung der Ost-/West-Piste"

Vom 17. Dezember 2002

1. Das Postulat

Der Landrat überwies das Postulat 2001/210 am 24. Januar 2002 an den Regierungsrat. Es hat folgenden Wortlaut:

Am 14. Januar 1999 stimmte der Landrat dem Investitionsbeitrag an den Flughafen Basel-Mülhausen mit einer Reihe von Auflagen zu. Eine davon lautet:

"Fristgerechte Realisierung der Verlängerung der Ost/West Piste um mindestens 220 Meter im Jahr 1999 (!) und namhafte Verlagerung der Starts Richtung Süd auf die Ost/West Piste".

Mit grosser Verspätung, also nicht fristgerecht, war die um 220 m verlängerte Piste im Juni 2001 fertig. Am 7. Juni 2001 stellte der Commandant, der Chef der Flugsicherung, den Medien und den Anwohnergemeinden in Aussicht, der Betrieb werde auf der Ost-West-Piste ab 11. Juni nach und nach aufgenommen; sie werde den Fluggesellschaften als primäre Abflughpiste empfohlen.

Nach kurzer Zeit würden 20 -40 % der Starts auf der Westpiste erfolgen.

Von der Verlängerung der Piste und den vermehrten Starts nach Westen versprochen sich Landrat, Regierungsrat und die lärmgeplagte Anwohnerschaft eine spürbare Lärmentlastung.

Tatsache ist heute, dass die Ost-West-Piste kaum benutzt wird. Die Bevölkerung von Allschwil, Schönenbuch, Binningen und Hegenheim u.a. kommt sich verschaukelt vor.

Nach Aussage eines Flugexperten wären sogar bis 70 % der Starts nach Westen möglich, wenn der Wille bei den französischen Behörden vorhanden wäre.

Frage an den Regierungsrat:

Weshalb wird die verlängerte Ost-West-Piste nicht mehr benutzt, wie es die Absicht war und hoffentlich noch immer ist?

Auftrag an den Regierungsrat:

Der Regierungsrat wird beauftragt, sich im Verwaltungsrat und bei den französischen Behörden mit Nachdruck für eine starke Benützung der auf 1820 m verlängerten Ost-West-Piste und damit für eine wesentliche Lärmentlastung im ganzen Südteil des Flughafens einzusetzen.

2. Inbetriebnahme der Ost-/West-Piste

Die Inbetriebnahme der Ost-/West-Piste musste im Juni 2001 aufgrund zusätzlicher Auflagen verschoben werden. Diese Auflagen wurden von der nationalen französischen Lärmkontrollkommission (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, ACNUSA) in ihren Vorschlägen für den Flughafen Basel-Mülhausen festgesetzt. Sie betrafen die Messung der Lärmentwicklung in den Gemeinden entlang der Abflugrichtung Westen. Die verstärkte Benutzung der Ost-/West-Piste führt zu mehr Flugbewegungen in einem Gebiet, das bisher nur wenige Starts zu verzeichnen hatte. Nachdem die Messinstrumente installiert worden waren, konnte die Piste am 21. Januar 2002 in Betrieb genommen werden.

3. Benutzungsfaktoren

Der Flughafen und die französische Flugsicherung geben an, dass im Mittel 20-40% aller Starts über die verlängerte Ost-/West-Piste abgewickelt werden können. Festzuhalten ist dabei, dass die Ost-/West-Piste immer noch eine verhältnismässig kurze Piste ist und sie daher nur kleinere Passagierflugzeuge benutzen können. Die aktuelle Benutzungsziffer der Piste steht also immer in direktem Zusammenhang mit dem gegenwärtigen Flottenmix, welcher den Flughafen bedient. Eine zentrale Rolle spielen zudem die Wetterverhältnisse: Vor allem die Windsituation können Starts auf der Ost-/West-Piste verhindern; zudem ist die Benutzung der Ost-/West-Piste ausgeschlossen, wenn aufgrund starken Nordwinds im Sichtflugverfahren von Süden her gelandet werden muss. Ausserdem kreuzt das Anflugverfahren von Süden die Abflüge auf der Ost-/West-Piste; diese Unvereinbarkeit erklärt auch die grossen Schwankungen in der erwarteten mittleren Benutzungsquote.

Die Piloten werden angewiesen, die Ost-/West-Piste zu benützen, wenn der Flugzeugtyp für den Start auf einer 1820 Meter langen Piste zugelassen ist und das tatsächliche Abfluggewicht und die zur Zeit des Abflugs vorherrschenden Wetterverhältnisse einer Benutzung der Piste nicht entgegenstehen. Es ist davon auszugehen, dass ein Pilot von dieser Anweisung nicht grundlos abweicht. Allerdings entscheidet jeder Kapitän selber, welcher Piste er im einzelnen Fall für den Start den Vorzug gibt. Für die Sicherheit seines Flugzeugs ist letztlich er verantwortlich.

4. Entwicklung der Benutzungszahlen

Die Benutzung der Ost-/West-Piste hat sich wie folgt entwickelt:

Periode	Benutzungsanteil	Anzahl der Bewegungen
Jahr 1999	5.7%	3'645
Jahr 2000	2.9%	1'837
Jahr 2001	2.7%	1'631
1. Quartal 2002	16.4%	2'161
2. Quartal 2002	20.2%	2'953
3. Quartal 2002	20.4%	2'926

Somit sind - bei steigender Tendenz - bereits heute die vorgesehenen 20 bis 40% erreicht.

5. Kontrolle des künftigen Benutzungsanteils

Der Regierungsrat hat sich schon immer für eine möglichst starke Benutzung der Ost-/West-Piste eingesetzt und wird dies auch weiterhin tun. In diesem Sinne wurde die namhafte Benutzung der Ost-/West-Piste auch als Auflage für die Leistung des kantonalen Investitionsbeitrages an den Flughafensausbau festgehalten. Im Rahmen weiterer Auszahlungen des Investitionsbeitrages wird die Benutzung der Ost-/West-Piste kontrolliert.

Auch nach der Bezahlung des ganzen Investitionsbeitrages werden die Verwaltungsräte die Benutzungsziffer der Ost-/West-Piste laufend kontrollieren. Die regelmässige Information der Öffentlichkeit ist durch die quartalsweise Publikation im Umweltbulletin des EAP sichergestellt.

6. Rechtliche Zuständigkeit und politische Einflussnahme

Für die Beurteilung der Zuständigkeiten zur Festlegung der Pistenbenützung ist der französisch-schweizerische Staatsvertrag vom 4. Juli 1949 betreffend den Bau und den Betrieb des Flughafen Basel-Mülhausen massgebend. In Art. 4 Ziffer 2 bestimmt der Staatsvertrag, dass die französische Regierung für die Leitung des Flug- und Pistendienstes besorgt ist. Die damit gemeinte Flugsicherung wird durch die französische Zivilluftfahrtbehörde (Direction générale de l'aviation civile, DGAC) ausgeführt. Zur Gewährleistung der Sicherheit der Flugbewegungen gehört auch die Festlegung der prioritären Piste, respektive deren Empfehlung an den Kapitän des startenden Flugzeugs. In formeller Hinsicht befinden sich alle Befugnisse auf französischer Seite.

Trotzdem existieren auf regionaler und nationaler Ebene verschiedene Möglichkeiten der Schweizerischen Einfluss geltend zu machen. Aufgrund der traditionell guten Beziehungen besteht eine gute Zusammenarbeit unter den nationalen Luftverkehrsämtern. Die regionale bi- und trinationale Kooperation wird in verschiedenen Gremien, wie beispielsweise dem Verwaltungsrat, dem Beirat des EAP und der Trinationalen Umweltkommission aufrechterhalten und weiter verbessert. Damit sind verschiedene Gefässe vorhanden, welche eine politische Einflussnahme auf umweltrelevante Themenbereiche des Flughafens erlauben. Aufgrund der langjährigen und stets freundschaftlichen Zusammenarbeit in der Region Basel ist somit nicht davon auszugehen, dass in diesen wichtigen nachbarschaftlichen Fragen einseitige Dispositionen getroffen werden.

7. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Postulat 2001/210 abzuschreiben.

Liestal, 17. Dezember 2002

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

die Präsidentin: Schneider-Kenel

der 2. Landschreiber: Achermann